MILITARY INFORMATION DIVISION, A. G. O.

SECTION.	SUBJECT.
SHELF.	Transportation. BELGJUM.

UNIVERSITY OF ILLINOIS
LIBRARY

Class	Book	Volume
385.32	B41	1894-1895

Mr10-20M.

2

1577
Mar
2 8 2

1

Despatch No. 22

U. S. LEGATION,
BRUSSELS.

Mar. 24 1896

Lieut. FLOYD W. HARRIS,
4th ~~2d~~ Cavalry,
Military Attaché.

WAR DEPARTMENT
ADJT GEN'L'S OFFICE
DIVISION
MILITARY INFORMATION.

ROYAUME DE BELGIQUE

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES

CHEMINS DE FER

POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES ET MARINE

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1894

RAPPORT

présenté aux Chambres Législatives

par M. LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES

[Chemins de fer, Postes, Télégraphes, Téléphones et Marine]

BRUXELLES

JOSEPH GOEMAERE, IMPRIMEUR DU ROI

21, RUE DE LA LIMITE, 21

1895

+ 385.32
B41
1894-95

Messieurs,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1er mai 1834, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives le compte rendu des opérations des Chemins de fer de l'État, pendant l'année 1894.

A ce travail sont joints des renseignements sur les Chemins de fer concédés, ainsi que sur les Administrations des Postes, des Télégraphes et de la Marine, pendant le même exercice.

Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

J. Vandenpeereboom.

253950

TABLE DES MATIÈRES.

Annexes à consulter.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1re SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE Ier.

I. Situation financière. — Principaux résultats de l'exploitation.

		Pages.		
§ 1er.	Compte de premier établissement et capital utile au point de vue des charges financières	A, 1	II, XIII, XIV et XXIX de la partie A.	
§ 2.	Compte d'exploitation	A, 2	III, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI et XII	»
§ 3.	Charges et encaisse	A, 3	III, IV, V, VI, VII, VIIbis	»
§ 4.	Bilan	A, 3	I, II, IV, VI, VII, VIIbis, IX, X et XXII	»
§ 5.	Revenu du capital utile	A, 6		
§ 6.	Coefficient d'exploitation	A, 7	VI	»

II. Résumé des principaux résultats statistiques.

A. *Exercices* 1893 *et* 1894 *comparés.*

Produits par unité de trafic	A,	7
Personnel	A,	8
Caisse de retraite et de secours des ouvriers	A,	9

B. *Période décennale. — Résultats financiers de* 1875-1894.

Voies. — Rails d'acier	A,	10
Effectifs du matériel de traction et de transport	A,	11
Trafic. — Voyageurs et grosses marchandises	A,	13
Situation financière	A,	14

Annexes à consulter.

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

A. Travaux de premier établissement, d'amélioration et de parachèvement imputés sur fonds capital.

§ 1er. Construction de lignes . . . . . A, 15
§ 2. Amélioration et parachèvement des lignes en exploitation. A, 16

B. Situation des lignes en exploitation. — Voies. — Stations. — Matériel fixe du réseau.

XIV de la partie A. § 1er. Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1894 . . . . . A, 17
XIV » § 2. Longueur moyenne exploitée en 1894 . . . . . A, 17
§ 3. Rails . . . . . A, 18
§ 4. Billes et traverses . . . . . A, 20
§ 5. Profil et courbes . . . . . A, 22
§ 6. Signaux . . . . . A, 22
§ 7. Passages à niveau . . . . . A, 23
§ 8. Raccordements industriels et gares privées. . . . . A, 24
§ 9. Raccordements vicinaux et traversées vicinales . . . A, 24
§ 10. Stations . . . . . A, 24
XXII » § 11. Approvisionnements au 31 décembre 1894. . . . . A, 25

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

I. Situation, parcours et utilisation du matériel. — Combustible. — Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.

XV et XVI » § 1er. Matériel de traction et de transport . . . . . A, 29
§ 2. Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des exploitations étrangères sur le réseau de l'État. . . A, 31
XX » § 3. Parcours kilométrique des véhicules de l'État et de l'Étranger sur le réseau de l'État. . . . . A, 32
XX » § 4. Ensemble des parcours kilométriques effectués par les véhicules de l'État. . . . . A, 33
XX » § 5. Composition moyenne des trains de l'État . . . . . A, 33
§ 6. Parcours des trains. . . . . A, 34
§ 7. Utilisation du matériel de transport . . . . . A, 34
XV, XVI, XVII, XVIII et XIX » § 8. Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport . . . . . A, 35
§ 9. Wagons de particuliers . . . . . A, 37
§ 10. Achat de combustibles. . . . . A, 38
§ 11. Consommation de combustibles . . . . . A, 38
XXI » § 12. Charbon consommé par les locomotives. . . . . A, 39
§ 13. Éclairage. . . . . A, 40

		Pages.	Annexes à consulter.
§ 14.	Chauffage des trains	A, 42	——
§ 15.	Graissage	A, 42	
§ 16.	Approvisionnements en magasin	A, 43	XXII, XXIII, XXIV et XXV de la partie A.

II. **Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel** . . . . A, 44

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. **Mouvement et recette.**

§ 1er.	Voyageurs.	A, 47	XXX, XXXI et XXXII	»
§ 2.	Voyageurs, bagages, marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux	A, 51	XI	»
§ 3.	Produits extraordinaires	A, 52	XII	»
§ 4.	Produits divers	A, 53	X	»
§ 5.	Réductions consenties sur les prix de transport . . .	A, 53		
§ 6.	Récapitulation des transports par nature de service. . .	A, 54		

II. **Améliorations et innovations apportées dans le service des transports.**

A. *Améliorations et innovations dans les tarifs.*

§ 1er.	Tarifs pour voyageurs et bagages	A, 56	
§ 2.	Voyages circulaires	A, 58	
§ 3.	Tarifs pour marchandises	A, 59	

B. *Améliorations et innovations apportées dans le service des trains.*

§ 1er.	Trains de voyageurs	A, 67	
§ 2.	Trains de marchandises	A, 76	

C. *Améliorations et innovations apportées dans le service du matériel.* . . . . . A, 77

III. **Accidents.**

§ 1er.	Déraillements et collisions de trains	A, 79	XXVI	»
§ 2.	Accidents de personnes, attribuables aux déraillements et aux collisions de trains	A, 82	XXVI, XXVIII	»
§ 3.	Accidents de personnes, dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou collisions de trains	A, 82	XXVII	»
	Personnes tuées depuis 1835.	A, 85	XXVIII	»

IV. **Contraventions** . . . . . A, 85

Annexes à consulter.

3e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

DESCRIPTION DU RÉSEAU.

			Pages.
XXXIV de la partie A.	§ 1er.	Développement des lignes en exploitation à la fin de l'année	A, 87
	§ 2.	Développement des voies ferrées	A, 88
XXXV »	§ 3.	Stations, haltes et points d'arrêt	A, 88
XXXV »	§ 4.	Gares privées et raccordements industriels	A, 89

II.

XXXVI »	SITUATION DU MATÉRIEL ROULANT . . .	A, 90

III.

XXXVII »	PARCOURS DES TRAINS	A, 91

IV.

MOUVEMENT ET RECETTE DES TRANSPORTS.

XXXVIII »	§ 1er.	Voyageurs.	A, 91
XXXVIII »	§ 2.	Bagages.	A, 93
XXXVIII »	§ 3.	Petites marchandises.	A, 93
XXXVIII »	§ 4.	Grosses marchandises	A, 93
XXXVIII »	§ 5.	Finances	A, 94
XXXVIII »	§ 6.	Équipages	A, 94
XXXVIII »	§ 7.	Chevaux et bestiaux	A, 95
XXXVIII »	§ 8.	Produits extraordinaires.	A, 95
XXXVIII »	§ 9.	Récapitulation des recettes	A, 95

V.

XXXVIII »	DÉPENSES D'EXPLOITATION	A, 97

VI.

XXXVII et XXXVIII	RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION . .	A, 97

VII.

XXXIX »	PERSONNEL	A, 98

VIII.

XL »	ACCIDENTS	A, 98

IX.

CONTRAVENTIONS	A, 99

X.

AMÉLIORATIONS. — INNOVATIONS . . .	A, 100

ANNEXES DE LA PARTIE A.

1re SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

		Pages.
N°	I.	Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusque fin 1894 . . . . . A, 110
»	II.	Compte de premier établissement; lignes exploitées et lignes en construction au 31 décembre 1894. . . . . A, 112
»	III.	Compte de l'exploitation. Exercice 1894 . . . . . A, 114
»	IV.	Compte financier. Exercice 1894. — Charges et ressources. A, 114
»	V.	Comptes généraux annuels de l'exploitation, d'après les résultats définitifs . . . . . A, 116
»	VI.	Coefficients d'exploitation . . . . . A, 117
»	VII.	Résultats annuels de l'exploitation depuis l'origine . . A, 118
»	VII^{bis}.	Charges financières depuis l'origine . . . . . A, 120
»	VIII.	Comparaison des recettes et des dépenses de l'exploitation. Exercices 1894 et 1893 . . . . . A, 122
»	IX.	Répartition et encaissement des recettes brutes. . . . A, 124
»	X.	Produits divers encaissés par le Département des Finances pour compte du chemin de fer. — Années 1835 à 1894. . . . . A, 126
»	XI.	Recettes brutes de l'exploitation par trains de voyageurs et trains de marchandises. 1835-1894 . . . . . A, 128
»	XII.	Développement des produits extraordinaires, compris dans les annexes IX et XI. 1835-1894 . . . . . A, 130
»	XIII.	Compte de premier établissement du réseau appartenant à l'État et frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes, 1870 à 1880, 1893 et 1894. A, 132
»	XIV.	Développement des lignes exploitées à double et à simple voie. . . . . A, 134
»	XV.	Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extensions . . . . . A, 135
»	XVI.	Importance du matériel de traction en 1894. . . . . A, 138
»	XVII.	Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur, d'après la puissance de traction des moteurs, calculée tangentiellement aux roues motrices et exprimée en kilogrammes . . . . . A, 139
»	XVIII.	Balance de renouvellement du matériel de traction. — Valeur « argent » . . . . . A, 140
»	XIX.	Balance de renouvellement du matériel de transport. Valeur « argent » . . . . . A, 141
»	XX.	Tableau du parcours kilométrique du matériel de transport, pendant l'année 1894 . . . . . A, 142
»	XXI.	Consommation de charbon des locomotives en 1894 et 1893. A, 144
»	XXII.	Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires . . . . A, 145
»	XXIII.	Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires . . . . A, 146

Annexes à consulter.

		Pages.
N°XXIV.	Quantités et valeurs des principaux objets approvisionnés dans les divers dépôts.	A, 148
» XXV.	Situation et mouvement des mitrailles, matières et pièces hors d'usage en 1894. (Dépôts)	A, 154
» XXVI.	Déraillements et collisions de trains. — Accidents de personnes y relatifs. Année 1894	A, 160
»XXVII.	Accidents de personnes, dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou des collisions de trains. Année 1894 .	A, 162
»XXVIII	Dénombrement des accidents de personnes depuis 1855.	A, 166
» XXIX.	Dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État, effectuées depuis le 1er mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1894	A, 168
» XXX.	Abonnements ordinaires contractés en 1894.	A, 178
» XXXI.	Abonnements contractés : *A* élèves en général; *B* élèves fils d'agents de l'Administration	A, 180
»XXXII.	Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyageurs abonnés	A, 182
»XXXIII	Mouvement et recette des abonnements de 15 jours, de juin (2e quinzaine) 1893 à décembre 1894	A, 183

2e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

N° XXXIV.	Développement des lignes, à la fin de 1894	A, 184
» XXXV.	Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels, à la fin de 1894.	A, 185
» XXXVI.	Matériel roulant. Effectif, à la fin de 1894	A, 186
» XXXVII.	Parcours kilométriques des trains en 1894	A, 187
» XXXVIII.	Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation en 1894.	A, 188
» XXXIX.	Personnel. Effectif, à la fin de 1894	A, 192
» XL.	Accidents survenus aux personnes en 1894	A, 194

PARTIE B.

POSTES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

	§ 1er.	Service international.	B, 3
	§ 2.	Service intérieur	B, 3

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

I et III de la partie B.	§ 1er.	Mouvement général	B, 4
III »	§ 2.	Lettres ordinaires.	B, 5

		Pages.	Annexes à consulter.	
§ 3.	Lettres recommandées	B, 5	III de la partie B.	
§ 4.	Lettres assurées	B, 6	II et III	»
§ 5.	Envois exprès	B, 6	III	»

III.

OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

A. Mandats et bons de poste.

§ 1er.	Mandats (service intérieur)	B, 6	II et III	»
§ 2.	Bons de poste	B, 7	II et III	»
§ 3.	Mandats (service international)	B, 7	II et III	»

B. Effets de commerce.

§ 1er.	Acceptation	B, 7	II et III	»
§ 2.	Encaissement	B, 7	II et III	»

C. Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.	B, 8	II et III	»
D. Quittances (service intérieur)	B, 8	II et III	»
E. Recouvrements de valeurs avec l'étranger	B, 8	II et III	»
F. Abonnements aux journaux	B, 8	II et III	»
G. Caisse d'épargne et de retraite	B, 9		
H. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés	B, 10		

IV.

BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES . . B, 10

V.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

§ 1er.	Service de distribution	B, 10		
§ 2.	Service de transmission	B, 11		

VI.

PERSONNEL . . . . . B, 11

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1er.	Recette	B, 11	IV et V	»
§ 2.	Dépense	B, 12		

Annexes à consulter.

ANNEXES DE LA PARTIE B.

Pages.

N° I. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1894 . . . . . B, 14

» I. Mouvement des valeurs confiées à la Poste. – Comparaison des années 1894 et 1893 . . . . . B, 16

» III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1894 et 1893 . . . . . B, 18

» IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1894 et 1893 . . . . . B, 20

» V. Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-lettres et chiffres-taxes vendus.— Comparaison des années 1894 et 1893. B, 20

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE Ier.

TÉLÉGRAPHES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX. . . . . C, 3

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

II de la partie C.

§ 1er. Télégrammes privés :

a. Services réunis . . . . . C, 3

b. Service intérieur . . . . . C, 4

c. Service international . . . . . C, 4

d. Service de transit . . . . . C, 4

§ 2. Télégrammes de service. . . . . C, 4

III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ET APPAREILS.

§ 1er. Bureaux . . . . . C, 5

§ 2. Développement du réseau . . . . . C, 5

§ 3. Appareils en service . . . . . C, 6

IV.

PERSONNEL . . . . . C, 6

Annexes à consulter.

V.

RÉSULTATS FINANCIERS.

Pages.

§ 1er. Recettes . . . . . C, 7
§ 2. Dépenses . . . . . C, 7

CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX . . . . C, 10 III de la partie C.

ANNEXES DE LA PARTIE C.

N° I. Carte des circuits téléphoniques . . . . . C, 18
» II. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1894 et 1893. C, 19
» III. Tableau comparatif, par réseau, des recettes afférentes à chacun des exercices 1894 et 1893. . . . . C, 20
» IV. Liste des relations téléphoniques interurbaines internes C, 22
» V. Liste des relations téléphoniques franco-belges. . . . C, 24

PARTIE D.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1er. Matériel . . . . . D, 3
§ 2. Personnel . . . . . D, 3

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

§ 1er. Paquebots-poste entre Ostende et Douvres . . . . . D, 4 I et II de la partie D.
§ 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre . . . D, 7 II »
§ 3. Pilotage. . . . . D, 8 II »
§ 4. Phares et fanaux . . . . . D, 9 II »
§ 5. Remorque sur la côte de Flandre . . . . . D, 9 II »
§ 6. Police maritime . . . . . D, 9 II »

III.

SERVICES SPÉCIAUX.

§ 1er. Hydrographie. . . . . D, 9 II »
§ 2. Écoles de navigation . . . . . D, 10 II »
§ 3. Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et École des mousses . . . . . D, 10 II »
§ 4. Sauvetage . . . . . D, 11 II »

Annexes à consulter.

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS.

		Pages.
II de la partie D.	§ 1er. Recettes	D, 11
II »	§ 2. Dépenses	D, 11

ANNEXES DE LA PARTIE D.

MARINE.

N° I. Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1894 et 1893 . . D, 14

» II. Recettes et dépenses. — Subdivision par service. — Comparaison des années 1894 et 1893 . . . . . D, 15

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1re SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE Ier.

I. — Situation financière. — Principaux résultats de l'exploitation.

§ 1er. COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT ET CAPITAL UTILE AU POINT DE VUE DES CHARGES FINANCIÈRES.

Le capital engagé dans les chemins de fer de l'État comprend, non seulement les dépenses appliquées à la construction des voies ferrées, des ouvrages d'art, des bâtiments de station et de gardiennage, des magasins, hangars, ateliers de réparation, remises pour locomotives, etc., ainsi qu'au rachat de lignes concédées, aux travaux d'extension et de parachèvement; mais aussi celles qui ont été affectées à l'acquisition du matériel de traction et de transport, de l'outillage des ateliers et des stations, du mobilier, en un mot de tout ce qui est nécessaire, à titre de premier établissement, pour l'exploitation de l'ensemble du réseau dont l'étendue, fin 1894, était de 3,290 kilomètres, se répartissant comme suit :

1,478 kilomètres construits à charge du Trésor public;

1,445 kilomètres rachetés à des concessionnaires;

324 kilomètres appartenant à des concessionnaires et exploités par l'État, moyennant attribution à ceux-ci, soit de parts de recettes, soit d'un loyer.

43 kilomètres appartenant à des compagnies et transités par des trains de l'État.

Le capital de premier établissement s'élevait, fin 1894, à fr. 1,408,405,703-50 et fin 1893, à fr. 1,384,219,977-49. La différence, soit fr. 24,185,726-01, se justifie comme suit :

Travaux de parachèvement . . . . . fr.		8,533,301 26
Extension du matériel		5,924,879 »
Bureaux de l'administration centrale :		
Immeubles expropriés. . . . . fr.	2,488,530 »	6,243,409 32
Coût des constructions.	3,754,879 32	
Ensemble. . fr.		20,701,589 58
Lignes en voie d'exécution . . . . . fr.		3,484,136 43
Montant égal à la différence ci-dessus . . fr.		24,185,726 01

Le **capital utile**, dont les charges d'intérêt et d'amortissement incombent au compte d'exploitation de 1894, s'obtient en déduisant du capital de premier établissement, soit de. . . . . fr. 1,408,405,703 50

1° Les sommes liquidées pour travaux en cours d'exécution (y compris les intérêts intercalaires : fr. 544,426-86) parce que les produits de l'exploitation ne doivent faire face aux charges dérivant du capital, qu'au fur et à mesure de la mise à fruit des lignes nouvelles ou de l'utilisation des travaux de parachèvement, etc. à. . fr.	9,695,051 16	
2° Les sommes sorties de l'actif à titre d'amortissement indirect (*Voir* annexe II) à . . . . . fr.	6,146,567 97	15,841,619 13
Ce qui fait ressortir le **capital utile**, au montant de. fr.		1,392,564,084 37

Ce même capital s'élevait fin 1893 à . . . . . fr. 1,368,270,626 79

Pendant l'exercice 1894, il a été livré à l'exploitation, les sections de :

Wanlin à Houyet . . . . . fr.	2,113,794 25	3,853,850 59
Anvers-Sud à Wilryck.	1,740,056 34	
En outre, l'administration a disposé de travaux de parachèvement de bâtiments et de matériel en extension de l'inventaire, dont le coût de premier établissement s'élève à . . . . . fr.		20,701,589 58
Ensemble . . fr.		1,392,826,066 96

Si l'on en déduit le montant des immeubles réalisés au cours de l'exercice, à l'intervention du Département des Finances (*voir* ann. X), soit . . . . fr.	52,573 22	261,982 59
ainsi que la valeur des bâtiments cédés à l'administration des télégraphes, ci . .	209,409 37	
Le résultat est conforme au **capital utile** tel qu'il est justifié ci-dessus, soit . . . . . fr.		1,392,564,084 37

§ 2. COMPTE D'EXPLOITATION.

Ce compte justifie le *produit net* de l'exploitation pour l'exercice 1894.

Il comprend au *débit*, outre les sommes encaissées du chef des transports et taxes diverses, les produits indirects provenant de la location de terrains, bâtiments, etc., ainsi que de la vente d'herbages, d'objets trouvés, etc. et au *crédit* les dépenses d'exploitation imputées sur le budget ordinaire.

La balance entre les recettes brutes et les dépenses d'exploitation se résume comme suit :

Recettes de toute nature . . . . . fr.	152,974,889 18
Dépenses d'exploitation approximatives	86,537,469 39
La *recette nette* est donc de . . . . . fr.	66,457,419 79

En comparant les recettes et les dépenses de 1894 aux mêmes résultats de 1893, l'on constate :

Recettes brutes de 1894 . . . fr.	152,974,889 18	
— 1893	145,609,996 07	
Différence en plus . . . . . fr.		7,364,893 11
Dépenses d'exploitation de 1894 . fr.	86,537,469 39	
— — 1893 . .	81,593,514 69	
Différence en plus . . . . . fr.		4.943,954 70
Les résultats des deux exercices accusent donc, pour 1894, une *augmentation de ressources,* de . . . . fr.		2,420,938 41

§ 3. CHARGES ET ENCAISSE.

D'après le compte d'exploitation, les *recettes nettes* se sont élevées à . . . . . fr.		66,437,419 79
Si de ce montant l'on déduit . . fr.	5,079,797 30	5,299,597 30
versés aux sociétés dont l'État exploite les lignes et, pour le loyer de la section de Spa à la frontière grand-ducale. . fr.	219,600 »	
l'on obtient la somme de. . . . . fr.		61,138,022 49
mise à la disposition du Trésor, pour récompenser les charges d'intérêt et d'amortissement du capital utile. Ces charges ne s'élèvant pour 1894, qu'à.		50,449,400 64
il en résulte — toutes dépenses étant assumées par le compte d'exploitation de 1894 — qu'il reste un solde disponible de . . . . . fr.		10,688,621 85
En y ajoutant (*abstraction faite des intérêts en compte courant* qui figurent au bilan), les soldes des exercices antérieurs, soit		49,877,751 30
l'encaisse au 31 décembre 1894 est encore de . . fr.		60,566,373 15
Mais le bilan de l'exercice considéré prenant en charge, pour la première fois, le montant des pensions liquidées, sur le budget de la dette publique, depuis 1844 jusqu'à la fin de 1894 (*voir* annexe VII), soit		7,470,134 »
L'encaisse réelle est réduite à . . . . . fr.		53,096,239 15

§ 4. BILAN.

Le Bilan résume la gestion financière des chemins de fer de l'État, depuis leur origine jusque fin 1894. Comme précédemment, il renseigne les intérêts réciproques, en compte courant avec le Trésor, à seule fin de placer, théoriquement, l'exploitation par l'État dans une situation analogue à celle des

sociétés concessionnaires, qui ne laissent aucunes sommes improductives d'intérêt, et de pouvoir aussi établir certaines comparaisons, au point de vue de sa productivité annuelle, par rapport à celle des grandes exploitations, en tenant compte, toutefois, de la différence des barèmes de tarification des transports, du parcours moyen des unités de trafic, etc., circonstances qui, nécessairement, influent tant sur le produit moyen par unité, que sur la dépense y afférente.

Voici les détails du bilan qui renseigne les recettes et les dépenses de toute nature, *distinctement* pour l'exercice 1894, et *in globo* y compris le passé.

Actif.

Le *capital utile,* tel qu'il se déduit du capital de premier établissement (page 2) comprend :

1° Construction de lignes par l'État, rachat de lignes concédées, travaux de parachèvement, etc. (tabl. I) . . . fr. 1,099,626,962 60		
2° Matériel de traction et de transport (tabl. I) . 292,937,121 77	1,392,564,084 37	
Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets ordinaires de 1846 à 1886 (annexe VI) . . . . . .fr.		11,090,438 79
Recettes brutes (annexe IX) :		
Au 31 décemb. 1893 . fr. 5,310,686,075 75		
Pour l'exercice 1894 . . 152.891,046 80	3,463,577,122 55	
Produits divers encaissés par l'administration des domaines, au profit du chemin de fer (annexe X) :		3,468,601,132 50
Au 31 décemb. 1893 . fr. 4,940,167 37		
Pour l'exercice 1894 . . 83,842 38	5,024,009 75	
Approvisionnements en dépôt (annexe XXII) :		
Au 31 décembre 1893 . . . . . fr. 24,296,656 65		
Diminution en 1894 de 970,090 39		23,326,566 26
par suite de variations dans les quantités et les prix.		
Intérêts de l'excédant des recettes sur les dépenses d'exploitation :		
Au 31 décembre 1893 . fr. 26,307,651 40		
Pour l'exercice 1894 . . 1,162,654 84	27,470,306 24	
Intérêts des soldes accumulés, toutes dépenses et charges réglées (annexe VII) :		(1)138,769,955 50
Au 31 décemb. 1893. fr. 104,896,042 01		
Pour l'exercice 1894. . (2) 6,403,607 25	111,299,649 26	
Total de **l'actif** (annexe I). . . . fr.		5,034,352,177 22

(1) Déduction faite de fr. 4,240,633-61 d'intérêts bonifiés au Trésor, pour les payements trimestriels des annuités de pension.

(2) *Voir* annexe IV.

Passif.

Dotation pour l'amortissement du capital utile de premier établissement, engagé dans les chemins de fer construits ou rachetés par l'État . . . . . fr.			76,492,960 18
Capital restant à amortir			1,316,071,124 19
Montant égal au **capital utile** . . . . . fr.			1,392,564,084 37
Charges d'intérêt et d'amortissement des capitaux :			
Au 31 décembre 1893, fr. 1,138,844,265 01			
Pour l'exercice 1894 :			
Capitaux unifiés fin 1886. (1) 46,067,565 26	1,189,293,665 65		
— dépensés depuis. (2) 4,381,835 38			
Parts de recettes versées aux Sociétés dont l'État exploite les lignes :			
Au 31 décembre 1893, fr. 173,710,527 75			
Pour l'exercice 1894 (2) . 5,079,797 30	178,790,325 03		
Loyer annuel de la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducale :			
Au 31 décembre 1893, fr. 10,646,538 83			
Pour l'exercice 1894 (2) . 219,600 »	10,866,138 83		
Sommes bonifiées aux Compagnies concessionnaires pour *transports en service,* ayant transité par leurs lignes avant 1885 (3)	1,639,518 57	(4) 1,380,589,648 08	
Dépenses d'exploitation (5) :			
Depuis l'origine jusque fin 1893. . . . fr.	1,940,907,641 68		
Pour l'exercice 1894	86,537,469 39	2,027,445,111 07	
Intérêts des capitaux avancés par le Trésor, pour constituer un approvisionnement de rails :			
Au 31 décembre 1893, fr. 478,125 87			
Pour l'exercice 1894 (2) . 17,500 »	495,625 87		
Intérêts en compte courant au profit du Trésor :			2,426,701 69
Pour liquidations des parts de recettes aux sociétés :			
Au 31 décembre 1893 . fr. 1,883,745 34			
Pour l'exercice 1894 (2). . 47,330 48	1,931,075 82		
A reporter fr. .			4,803,025,545 21

(1) *Voir* annexe VIII du Compte rendu de 1887.
(2) — annexe IV.
(3) — note (1), page 12 du Compte rendu de 1889.
(4) — annexes VII et VIIbis.
(5) — annexe VI.

Report.			fr. 4,803,025,545 21
Pensions servies depuis l'origine aux anciens fonctionnaires et employés du chemin de fer et imputées sur le budget de la Dette publique (1) :			
Au 31 décembre 1893. . . . . fr.	6,908,925 »		
Pour l'exercice 1894	561,209 »		7,470,134 »
Total du **passif** (annexe I)			fr. 4,810,495,679 21

Balance :

1° *Prélèvements* faits sur les budgets de l'exploitation :			
a) Travaux de parachèvement, 1846-1886 (*voir* à l'actif) . . . . . fr.		11,090,438 79	
b) Renouvellement des approvisionnements		23,326,566 26	223,856,498 01
2° *Soldes actifs* accumulés (annexe VII) :			
Au 31 décembre 1893. fr.	172,197,175 77		
Pour l'exercice 1894 . .	17,242,317 19	189,439,492 96	
Total égal à l'actif. . . .			fr. 5,034,352,177 22

Comme il a été expliqué en tête de ce paragraphe, le bilan renseigne, théoriquement, les intérêts en compte-courant avec le Trésor qui représente, pour le chemin de fer de l'État, le banquier qu'emploient les Sociétés. En écartant ces intérêts (2), pour établir la *situation comptable réelle,* l'on constate

Que les *recettes* ont supporté, outre les frais d'exploitation et les charges d'intérêt des capitaux :

Pour l'amortissement des capitaux . . . . . fr.	76,492,960 18
— le renouvellement des approvisionnements . .	23,326,566 26
— travaux de parachèvement	11,090,438 79
Et laissé une encaisse fin, 1894, de	53,096,239 15
Le solde en bénéfice s'élève donc à. . . . . fr.	164,006,204 38

déduction faite d'une somme de 7,470,134 francs, représentant les annuités de pension liquidées depuis 1844 sur le budget de la dette publique.

§ 5. REVENU DU CAPITAL UTILE.

Le capital utile, comme on a pu le voir page 2, comprend fr. 24,293,457-58 pour sections, matériel et travaux de parachèvement livrés à l'exploitation en 1894, à des dates différentes ; ce qui, eu égard au temps moyen pendant

(1) *Voir* annexe VII.

(2) Ces intérêts s'élèvent : à l'actif fr. 138,769,955-50 et au passif fr. 2,426,701-69. Différence déduite fr. 136,343,253-81.

lequel les bâtiments, voies et travaux ont été mis à fruit, équivaut pour le calcul des charges et du revenu moyen, à cinq mois d'utilisation, et ramène le montant ci-dessus à fr. 10,252,979-43 pour l'année entière. Il y a donc lieu de déduire du capital utile la différence entre les deux sommes qui précèdent, soit fr. 14,040,478-15, d'où il résulte que le capital productif n'a été en réalité que de fr. 1,378,523,606-22.

En divisant par ce capital les fr. 61,138,022-49, accusés par les résultats du compte d'exploitation (page 3), pour faire face aux charges d'intérêt et d'amortissement, l'on obtient le taux de 4.43 p. c. Ce même revenu s'est élevé en 1893 à 4.28 p. c.

§ 6. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

Ce résultat se déduit des recettes brutes et des dépenses d'exploitation :

Le coefficient pour 1894 est donc de 56.57 p. c. ; il s'est élevé en 1893 à 56.04 p. c.

La différence en plus est la conséquence de l'augmentation des dépenses en 1894, qui a été relativement plus forte que l'augmentation des recettes.

II. — Résumé des principaux résultats statistiques.

A. EXERCICES 1893 et 1894 COMPARÉS.

PRODUITS PAR UNITÉ DE TRAFIC. — Voici, comme d'usage, les résultats de l'exploitation du railway de l'État, par unité de travail, pour les exercices 1894 et 1893 :

		1894.	1893.
Par kilomètre exploité.	Recettes brutes . . . . fr.	46,517 38	44,410 85
	Dépenses d'exploitation . .	26,485 40	25,048 56
	Recettes nettes (1)	22,195 30	21,359 27
		Fr.	Fr.
Par train-kilomètre.	Recettes brutes	3.7307	3.6407
	Dépenses d'exploitation . .	2.1241	2.0534
	Recettes nettes (1)	1.7801	1.7510
Par locomotive-kilomètre remorquant un train.	Recettes brutes	3.4274	3.3367
	Dépenses d'exploitation . .	1.9514	1.8819
	Recettes nettes (1)	1.6353	1.6048
Par véhicule-kilomètre chargé.	Recettes brutes	0.3230	0.3174
	Dépenses d'exploitation . .	0.1839	0.1790
	Recettes nettes (1)	0.1541	0.1527

(1) Plus les intérêts en compte courant, repris colonnes 15 et 16 de l'annexe VII.

Les parcours distincts des trains et des véhicules ainsi que la répartition des produits (annexe XI), donnent les résultats ci-après :

			1894.	1893.
Parcours kilométriques des trains (1)	de voyageurs . .	km.	24,037,941	23,028,958
	de marchandises . . .		16,966,941	16,966,332
Parcours kilométriques des véhicules chargés (2)	de voyageurs . .	km.	173,697,553	165,202,890
	de marchandises . . .		299,869,902	293,533,400
Produit par train-kilomètre	de voyageurs. . . .	fr.	2.3745	2.3044
	de marchandises . . .		5.4700	5.4508
Produit par véhicule - kilomètre chargé	de voyageurs. . . .	fr.	0.3286	0.3212
	de marchandises . . .		0.3090	0.3151

Pour apprécier la différence de produit entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises, il faut tenir compte de leur composition moyenne qui a été la suivante :

		1894.	1893.
Nombre moyen de voitures et wagons CHARGÉS par (3)	train de voyageurs . . .	7.47	7.40
	— de marchandises. .	18.05	17.74

PERSONNEL. — La situation numérique du personnel utilisé par l'Administration des chemins de fer de l'État se résume comme il suit, à la date du 31 décembre de chacun des exercices comparés :

		1894.	1893.
Fonctionnaires et employés		6,649	6,544
Agréés		1,515	1,468
Ouvriers	permanents	34,853	34,143
	en régie	751	797
Total.		43,768	42,952

(1) Y compris le parcours de quelques trains étrangers sur le réseau de l'État (*voir* page 34).

(2) Sur le réseau de l'État: dans les trains de l'État pour le trafic et dans quelques trains étrangers.

(3) *Voir* détails page 33.

Caisse de retraite et de secours des ouvriers. — Les données suivantes résument les recettes et les dépenses annuelles ainsi que l'avoir de l'institution.

	1894.	1893.
Les contributions statutaires des affiliés, les intérêts des capitaux, etc., ont produit . . . . . fr.	2,234,979 23	2,206,554 65
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, frais de traitements, etc. .	1,935,497 22	1,845,118 71
D'où un excédent de ressources de	299,482 01	361,435 94
En y ajoutant l'avoir en fonds publics et en numéraire qui, au 1er janvier, s'élevait à	12.095,372 72	11,733,936 78
l'avoir au 31 décembre est de. . fr.	12,394,854 73	12,095,372 72

Du chef de pensions et de secours annuels restant à servir, cet avoir est grevé de charges représentées par le capital ci-après :

	1894.	1893.
A. Pour pensions allouées à des ouvriers, veuves, orphelins et ascendants, de . . . . . fr.	9,837,464 98	9,118,575 28
B. Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droit, de	75,351 »	70,394 97
Capital engagé. . . . . fr.	9,912,815 98	9,188,970 25
Il reste donc à disposer, pour l'octroi de pensions et secours aux 36,554 affiliés et à leurs ayants droit, de. .	2,482,038 75	2,906,402 47
Sommes égales à l'avoir ci-dessus . . . . . fr.	12,394,854 73	12,095,372 72

Les dépenses portées en compte ci-dessus, se décomposent comme il suit :

		NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.	
		1894	1893	1894	1893
Termes de pensions.	Ouvriers	871	832	395,510 41	364,343 80
	Veuves	1,939	1,868	592,521 01	557,775 »
	Orphelins	146	128	19,887 70	19,736 32
	Ascendants	34	33	2,672 »	2,652 »
Termes de secours annuels.	Ouvriers	50	52	6,961 35	7,889 38
	Veuves	315	330	45,384 37	45,555 07
	Orphelins	26	32	2,122 30	2,491 06
Secours temporaires aux ouvriers		14,451	14,303	482,071 27	476,916 31
Frais de traitements : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc.				368,210 26	350,859 49
Frais de funérailles				14,522 60	14,685 58
Bonifications d'intérêts et frais généraux				5,633 95	2,214 70
Sommes égales aux dépenses annuelles reprises page 9				fr. 1,935,497 22	1,845,118 71

B. — PÉRIODE DÉCENNALE. — RÉSULTATS FINANCIERS DE 1875-1894.

Pour compléter les renseignements qui précèdent, basés sur les *deux derniers exercices* (1893 et 1894), il a paru intéressant de comparer, entre autres, les résultats financiers des deux dernières périodes décennales (*Voir* annexe VII), savoir :

Période de :

1875 à 1884. *Mali.*		1885 à 1894. *Mali.*		*Boni.*
1875 . . fr.	4,854,536 58	1885. . fr.	6,625,550 75	fr. »
1876 . . .	4,014,297 62	1886. . .	5,996,755 77	» »
1877 . . .	4,965,841 41	1887. . .	»	» 6,189,181 94
1878 . . .	4,058,907 50	1888. . .	»	» 10,003,913 01
1879 . . .	2,950,887 72	1889. . .	»	» 9,712,840 44
1880 . . .	1,754,764 16	1890. . .	»	» 3,859,870 41
1881 . . .	8,056,522 59	1891. . .	»	» 4,399,162 16
1882 . . .	7,425,562 28	1892. . .	»	» 2,714,998 21
1883 . . .	5,460,567 20	1893. . .	»	» 8,437,910 12
1884 . . .	6,856,295 »	1894. . .	»	» 10,127,412 85
Fr.	50,358,182 06	Mali fr.	12,622,306 52	Boni fr. 55,445,289 14
Mali fr.	50,358,182 06			Boni fr. 42,822,982 62

En limitant les comparaisons aux principaux résultats du *dernier exercice* de la période décennale, qui a pris fin en 1894, à ceux du dernier exercice de la *période précédente*, arrêtée fin 1884, l'on constate :

Voies. — Rails d'acier.

La totalité des rails placés dans les voies, sans distinction de fer ou d'acier, se déduit comme suit :

Longueur totale, en mètres courants de rails, en 1894	12.921.719 m.
— — — en 1884	11.933.832
Pendant cette période l'augmentation a donc été de .	987,887 m.

Dans ce métrage les *rails d'acier* interviennent pour les quantités suivantes :

Voies principales, c'est-à-dire servant à la circulation des trains :

	1884.	1894.	En plus.
Rails d'acier de 52 kil. par m. c^{t}.	»	1,843,789	1,826,685 m.
— 38 — —	6,566,857	6,349,755	

Voies accessoires servant à la manœuvre des trains et au garage du matériel :

Rails d'acier de 52 kil. par m. c^{t}.	»	7.791	741,904 m.
— 38 — —	1,252,703	1,986,816	
		Ensemble. . .	2,568,589 m.

Pour apprécier dans quelle mesure le budget de l'exploitation est intervenu dans la substitution annuelle de rails d'acier aux rails de fer, il faut en déduire :

A. Les voies qui ont été construites à charge du capital et livrées en acier pendant les années 1885 à 1894, soit	128,132	156,732 m.
B. Les embranchements construits en acier, par le chemin de fer, pendant la même période .	28,600	

Il en résulte que, de 1885 à 1894 inclusivement, par le fait des renouvellements, il a été substitué dans la totalité des voies, des rails en acier à des rails en fer, à concurrence de . . . . . 2,411,857 m.
soit 37.7 p. c.

D'après les données de la page 18, il y avait, en 1894, dans les *voies principales* 90.51 p. c. de rails d'acier et 51.7 p. c. dans les voies accessoires, soit, en moyenne générale, sans distinction de voies, 78.84 p. c. Il n'y a donc plus dans les voies principales que 9.49 p. c. de rails en fer.

Effectifs du matériel de traction et de transport.

La situation comparative de ces effectifs, de leur puissance de traction et de leur capacité d'utilisation, sont les suivantes :

		1884.	1894.	En plus.
Locomotives de route.	Acquises sur capital . Nombre :	1,456	1,805	349
	— à titre de renouvellement. . . —	191		»
	Puissance de traction . par unité :	4,777k.	5,110k.	333k.

Comme nombre, le matériel de traction a donc été renforcé de 24 p. c. En outre, 13 p. c. de locomotives neuves ont été substituées, à charge du budget de l'exploitation, à un égal nombre de locomotives hors d'usage.

Par suite de l'acquisition de ces 540 locomotives (339 + 191), la puissance moyenne de traction est supérieure en 1894, à la moyenne de 1884, de (1805 × 333) 601,065 kilogrammes, ce qui équivaut, sous le rapport de leur utilisation à 126 locomotives en plus $\left(\frac{601,065}{4,777}\right)$.

Il a paru rationnel de limiter cette comparaison aux seuls moyens de traction des trains et d'en exclure les 274 locomotives de gare et les 54 voitures-vapeur ; leur confusion avec les machines de route n'aurait pas donné de résultats appréciables comme effet utile, au point de vue de l'exploitation.

			1884.	1894.	En plus.
Voitures à voyageurs.	Acquises sur capital .	Nombre.	2,996	3,999	1,003
	— à titre de renouvellement . .	—	399		»
	Capacité en places offertes . .		39 8/10	44 4/10	4 6/10

Par le fait de l'achat de 1,003 voitures (33 p. c.) en extension de l'effectif et du renouvellement, sur le budget ordinaire, de 399 voitures (13 p. c.), ce matériel représente une augmentation du nombre de places offertes de $\left(3,999 \times 4\frac{6}{10}\right)$ 18,395 places, ce qui correspond à $\left(\frac{18,395}{39.8}\right)$ 462 voitures en plus.

			1884.	1894.	En plus.
Wagons à marchandises.	Acquis sur capital. .	Nombre.	39,680	43,740	4,060
	— à titre de renouvellement . .	—	4,951		»
	Capacité de chargemt.	Tonnes.	9.T97	10.T6	0.T63

L'extension de l'effectif de ce matériel a donc été de 10.23 p. c. pendant la période considérée, et les renouvellements à charge des crédits budgétaires se sont élevés à 12.48 p. c.

Sous le rapport de la capacité moyenne d'utilisation, l'augmentation est de (43,740 × 0.63) = 27,556 tonnes qui, comparées à la capacité de 1884, équivalent à $\left(\frac{27,556}{9.97}\right)$ 2,764 wagons en plus.

Les parcours effectués par le matériel qui précède, comparés aux transports effectués (*voir* Trafic), prouvent qu'il a été bien utilisé, notamment en ce qui concerne les transports de grosses marchandises.

Voici les parcours kilométriques des :

		1884.	1894.	En plus.
Trains de voyageurs. .		16,917,754	24,037,941	7,120,187
marchandises.		16,044,265	16,966,941	922,676
soit respectivement 42 p. c. et 6 p. c. ou, en moyenne, 24 p. c. en plus.				
Locomotives de route. . .		36,518,269	44,484,206	7,965,937
Différence en plus 22 p. c.				

	1884.	1894.	En plus.
Voitures à voyageurs. . .	120,446,485	139,354,117	18,907,622

Augmentation de 16 p. c.

Wagons chargés	271,892,655	298,851,131	26,938,476

Soit 10 p. c. en plus.

Trafic. — Voyageurs et grosses marchandises.

Voyageurs.

	1884.	1894.	En plus.
Il en a été transporté . . .	50,465,943	74,773,172	24,307,229
Les recettes correspondantes se sont élevées à . . . . . fr.	39,491,767	51,369,532	11,877,765

De cette comparaison il résulte :

1° Que le nombre de voyageurs a augmenté de 48 p. c., tandis que la recette n'a été que de 30 p. c. en plus.

2° Que le produit moyen par voyageur, qui s'élevait en 1884 à fr. 0,783, est descendu en 1894 à fr. 0.687 par voyageur, soit une diminution de produit, par rapport au mouvement, de 74,773,172 × (0.783 — 0.687) ou fr. 7,178,225.

Les causes principales qui ont le plus influé sur la dépression de ce *produit moyen*, sont nombreuses : Indépendamment des transports à 50 p. c. de réduction (militaires, émigrants, sociétaires, électeurs, etc.), des aller-et-retour réduits de 20 p. c., des trains de plaisir et des voyages circulaires à taxe réduite, il faut aussi considérer les abonnements qui ont pris un grand développement pendant la période décennale, ainsi que les nombreux points d'arrêt établis successivement et qui, de 11 en 1884, se sont élevés à 206 en 1894. Or, ces points d'arrêt, qui sont un réel bienfait pour les populations rurales, surtout, ne produisent généralement que des voyageurs à courte distance.

Grosses marchandises.

	1884.	1894.	En plus.
Le nombre de tonnes transportées a été de	21,330,091	29,231,743	7,901,652
La recette correspondante s'est élevée à . . . . . fr.	67,134,675	84,828,963	17,694,288

Le tonnage transporté accuse donc une augmentation de 37 p. c. et la recette de 26 p. c. seulement, ce qui est attribuable, notamment, aux réductions de taxes consenties successivement depuis 1885.

Quant au produit moyen des grosses marchandises, qui, en 1884, était de fr. 3,15 par tonne, il est descendu en 1894 à fr. 2,90, soit une diminution de fr. 0,25 par T, ce qui, par rapport au tonnage transporté en 1894, équivaut pour *ce seul exercice* à une réduction de recette de fr. 7,307,955, soit 10.90 p. c. — En se basant sur le produit moyen des neuf autres années de la période décennale, l'on constate que, de 1885 à 1894, la diminution des recettes représente une somme totale de fr. 34,755,290, dont le commerce,

l'agriculture et l'industrie ont largement bénéficié, attendu que ce résultat est dû, principalement, aux réductions de taxe consenties, successivement, sur les produits pondéreux. Seulement, où est la limite de ces abaissements pour ne pas s'exposer à des mécomptes irréparables? En effet, si les réductions de tarifs sont toujours bien accueillies, il n'en est pas de même des relèvements qui, en cas d'une forte dépression des recettes, seraient mal reçus, alors même qu'ils porteraient sur des marchandises qui, dans la situation du marché ou de l'industrie, pourraient le mieux supporter une augmentation du prix de transport.

Situation financière.

Le tableau suivant résume, pour les exercices 1884 et 1894 les résultats dont se déduit le solde actif ou passif.

	1884.	1894.
Capital utile.	1,226,758,615	1,392,624,794
Recettes totales.	120,193,487	152,974,889
Dépenses d'exploitation . . .	71,824,792	86,537,469
Excédant des recettes	48,368,695	66,437,420
Charges financières (1). . . .	55,224,990	56,310,007
Solde { en mali	6,856,295	»
Solde { en boni	»	(2) 10,127,413

Ces résultats attestent que, malgré les bas prix des transports, la gestion économique du chemin de fer, tout en satisfaisant aux nécessités commerciales dans la plus large mesure, se clôture par un solde actif important.

Toutefois, il ne doit pas être perdu de vue qu'entre autres le bas prix des matières et des charbons ont exercé une grande influence sur l'importance du boni. Il suffit de rappeler certains prix, par tonne, payés en 1874, 1884 et 1894, pour s'en faire une idée (3) :

	1874.	1884.	1895.
Rails en acier	439 80	140 »	126 48
Charbon	17 45	7 39	6 40

L'on remarquera que le prix des rails a baissé dans une proportion analogue à la baisse des charbons ; il en a été, nécessairement, de même pour la plupart des matières employées par l'Administration. Il suffirait donc d'un relèvement des prix de quelque importance ou d'un grand ralentissement des transports, pour, tout au moins, réduire considérablement le solde actif.

Ces considérations imposent au Gouvernement la plus grande prudence dans la réduction des tarifs.

---

(1) Y compris les annuités de pension.

(2) *Voir* note bas de page tableau V.

(3) *Voir* diagrammes pages 19 et 39.

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

A. **Travaux de premier établissement, d'amélioration et de parachèvement imputés sur fonds capital.**

§ 1er. CONSTRUCTION DE LIGNES.

Le tableau qui suit renseigne les dépenses liquidées pour études, achats de terrains et travaux en cours d'exécution effectués directement par l'État, ainsi que du chef des sections livrées à l'exploitation en 1894.

DÉSIGNATION DES LIGNES. 1	DATES des lois qui ont décrété leur construction. 2	ÉVALUATION APPROXIMATIVE de la dépense. 3	CRÉDITS figurant dans la colonne 8 du tableau approuvé par l'arrêté royal du 30 juin 1894. 4	Sommes dépensées au 31 décembre 1894. 5	Dépenses afférentes aux sections livrées à l'exploitation en 1894. 6	RESTE dépenses pour sections en cours d'exécution au 31 décembre 1894.
Wanlin à Anseremme. Communauté avec la ligne de Namur à Givet entre Anseremme et Yvoir. Raccordemt vers Yvoir de la ligne de Mettet à Anhée à celle de Namur à Givet et doublement de la voie sur une partie de la ligne de Mettet à Anhée	25 août 1885.	7,250,000 »	1,967,194 14	6,083,644 35	2,000,000 »	4,083,644 35
Gedinne à la Lesse.	19 août 1889.	6,500,000 »	1,605,467 06	1,983,077 44	»	1,983,077 44
Saint-Aubin à Ermeton-s/Biert.	19 août 1889.	2,300,000 »	735,011 20	1,025,972 26	»	1,025,972 26
Aubel à Bleyberg	19 août 1889.	1,000,000 »	646,199 86	1,197,471 56	»	1,197,471 56
Bruxelles à Anvers (Sud) . . .	27 mai 1890.	»	2,013,330 29	2,538,659 66	1,689,000 »	849,659 66
Ciney à Yvoir	30 juin 1894.	»	450,000 »	10,482 85	»	10,482 85
Blaton à Quevaucamps	30 juin 1894.	»	150,000 »	316,18	»	316 18
					TOTAL. . . .	9,150,624 30

Quant aux lignes de : Mettet à Anhée-jonction, d'Éprave à Wanlin et de Bastogne à la frontière grand-ducale vers Wiltz, construites à forfait par MM. Cousin frères, substitués à la société de construction (loi du 25 août 1885), il a été liquidé jusque fin 1893 . . . fr. 11,906,898 45
indépendamment de 57,342 49

payés pour primes de rails. Ensemble . . . . . fr. 11,964,240 94
Dans le courant de 1894, il a été liquidé . . . . . 4,800 »

Ensemble . . fr. 11,969,040 94

Sur ce total, le compte de premier établissement du chemin de fer de l'État a pris en charge le coût des sections livrées à l'exploitation, soit fr. 7,795,839-78.

§ 2. AMÉLIORATIONS ET PARACHÈVEMENTS DES LIGNES EN EXPLOITATION.

Route. — La suppression de divers passages à niveau a nécessité une dépense s'élevant à . . . . . fr. 196,700

Ouvrages d'art. — Diverses améliorations ont été apportées à des ouvrages d'art et ont coûté . . . . . fr. 166,857

L'édification d'ouvrages d'art a nécessité une dépense de . fr. 323,322

Bâtiments. — De nouveaux bâtiments de recettes ont été construits dans les stations de Russeignies, Furnes, Flawinne, Bovigny, Longlier, Ciney, Petegem, Petit-Rosière, Zulte, Neerwinden, Modave, Hofstade, Juslenville, Machelen, Handzaeme, Roosbeek, La Docherie, Calmpthout et Wichelen. La dépense s'est élevée à . . . . . fr. 556,084

En outre, une somme de . . . . . fr. 449,036 a été consacrée à l'agrandissement de divers bâtiments.

L'Administration a continué à faire construire un grand nombre de maisonnettes et en a fait agrandir d'autres.

La dépense s'est élevée de ce chef à . . . . . fr. 934,044

Des hangars à marchandises ont été construits à Mariemont, Nessonvaux, Waremme, Auvelois; d'autres ont été agrandis. Dépense . . . . . fr. 101,588

L'aménagement et la construction de dortoirs, réfectoires, salles de bain, destinés aux agents des trains, ont coûté . . fr. 79,766

Stations. — Les stations désignées ci-après ont été agrandies ou aménagées : Manage, Ostende-ville, Angleur, Anvers-Sud, Bovigny, Longlier, Quiévrain, Petegem, Flawinne, Renaix, Mons, Olsène, Cumptich, Enghien, Aywaille, Stekene, Harmignies, Eecke-Nazareth, Handzaeme, Beyne, Wichelen, Saint-Ghislain, Vive-Saint-Éloi, Ghislenghien, Jurbise, Aubel, Messancy, Chastre, Renory, Noville-Taviers, Poix, Moustier, Melle, Mouscron, Amercœur, Ruysbroeck, Machelen, Offagne, Welkenraedt, Montigny, etc. La dépense s'est élevée à . . . . . fr. 861,641

Alimentation d'eau. — Les travaux exécutés à Rochefort, Saint-Ghislain, Bertrix, Tamines, Trois-Ponts, Mons, Ciney, Marchienne-au-Pont, etc., ont coûté . . . . . fr. 156,101

Divers travaux, tels que : établissement de ponts à peser, fondations pour machines-outils, travaux pour prévenir les dangers d'incendie, etc., ont donné lieu à une dépense de . . fr. 144,873

*
* *

Exploitation. — Il existait, au 31 décembre 1894, répartis sur divers points du réseau, 72 ponts à peser les chariots.

Du chef du pesage des marchandises au moyen de ces engins, il a été encaissé en 1894, des recettes s'élevant à fr. 27,367-70.

B. Situation des lignes en exploitation.

Voies. — Stations. — Matériel fixe du réseau.

§ 1er. LONGUEUR DES LIGNES PRINCIPALES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1894.

	MÈTRES COURANTS :		
	à double voie.	à simple voie.	Ensemble.
Lignes construites { directement par l'État	657,667	118,792	776,459
Lignes construites { à forfait pour compte de l'État	15,120	686,726	701,846
Lignes rachetées par l'État	493,430	951,079	1,444,509
Longueur du réseau de l'État	1,166,217	1,756,597	2,922,814
Lignes exploitées par l'État, moyennant parts de recettes ou loyer	158,352	165,634	323,986
Sections appartenant à des compagnies { exploitées en commun avec l'État	2,282	11,872	14,154
Sections appartenant à des compagnies { empruntées en transit par l'État	1,000	27,750	28,750
Longueur totale exploitée (*voir* annexe XIV) (1)	1,327,851	1,961,853	3,289,704

dont 141km,317 de voies affectées au transport des marchandises seulement.

§ 2. LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE EN 1894.

La longueur du réseau fin 1893 était (annexe XIV) de		3,279km,529
Il a été livré à l'exploitation :		
Le 4 janvier 1894, la section de Wanlin à Houyet.	5k,178	
Le 1er mai, la section d'Anvers-Sud à Wilryck.	3k,368	
A ajouter, par suite de modifications au tracé de certaines lignes et de rectifications de mesurages	1k,629	
		10km,175
Longueur effective (annexe XIV)		3,289km,704
Les 8km,546 livrés en 1894 n'ayant été exploités qu'une partie de l'année, il faut déduire, au prorata du temps		1km,150
La *longueur moyenne* des lignes exploitées par l'État a donc été de		3,288km,554
En 1893, elle était de		3,278km,701
Différence en plus, en 1894		9km,853

(1) Cette longueur est établie à l'écartement normal de 1m,50.

§ 3. RAILS.

La longueur en *mètres courants* des rails en fer et en acier, existant dans les voies principales et accessoires, était de :

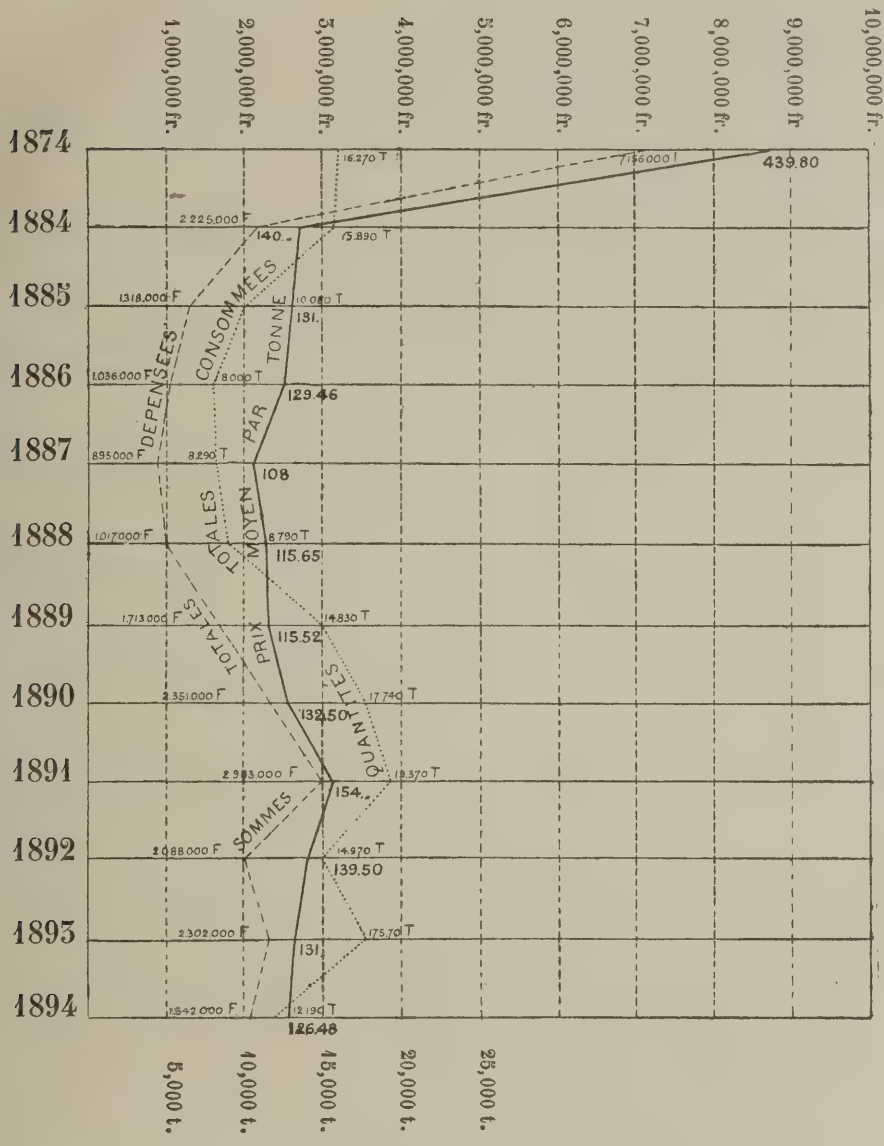
		En 1894.		En 1893.	
		VOIES principales.	VOIES accessoires.	VOIES principales.	VOIES accessoires
Rails en fer.		859,178	1,874,412	976,391	1,878,783
	Ensemble. . . .	2,733,590		2,855,174	
Rails en acier. . .	Vignole de 52 kilog.	1,843,789	7,791	1,563,078	6,346
	— de 38 —	6.320,159	1,731,120	6,461,496	1,645,761
	Hilff de 29 kilog	953	226,722	953	226,742
	Vignole type Est de 33 kilog. . .	22,769	20,294	24,192	20,287
	— Deserres et Battig de 18½ k.	»	696	»	696
	— de 32 kilog.	5,852	252	5,852	252
	— de 7 —	»	7,230	»	7,230
	à B. I. de 37 —	»	11	»	11
	à B. S. de 28 —	»	176	»	176
	Type vicinal 21 kilog.	»	292	»	292
	— 30 —	»	23	»	23
	Total par espèce de voie.	8,193,522	1,994,607	8,055,571	1,907,816
	Ensemble. . . .	10,188,129		9,963,587	
		9,052,700	3,869,019	9,031,962	3,786,599
TOTAL GÉNÉRAL (y compris les rails en fer).		12,921,719		12,818,561	

Les 8,193,522 mètres de rails d'*acier* représentent 90.51 p. c. de la totalité des rails placés dans les *voies principales*. Mais si à ce chiffre l'on ajoute les 1,994,607 mètres de voies accessoires en rails d'acier, la proportion de ceux-ci, par rapport à la totalité des rails en service, n'est plus que de 78.84 p. c.

Les rails d'acier *utilisés* en 1894 ont une valeur moyenne de fr. 126-48 par tonne; ceux *utilisés* en 1893 revenaient à fr. 131-00, soit une diminution de 3.45 p. c.

Le diagramme ci-après figure, pour les dix dernières années, — comparativement à 1874 et 1884 — la quantité, la valeur totale et le prix moyen des rails d'acier employés au renouvellement des voies.

Quantités totales consommées ..... (Échelle 0m.002 par 1,000 tonnes).
Sommes totales dépensées - - - - - - - - (— 0m.01 par 1,000,000 de francs).
Prix moyen par tonne ——————— (— 0m.002 par 10 francs).



Pour les années antérieures à 1884, voir le diagramme de la page 25 du compte rendu de 1889.

Il a été conclu, en 1894, des marchés pour l'entretien et les renouvellements :

a) de 1894 — 1000 tonnes de rails Vignole en acier de 38 kilogrammes par mètre courant, pour courbes, à raison de 123 francs la tonne ; 72 tonnes de rails-aiguilles à fr. 201-60 la tonne et 22 tonnes de contre-rails à fr. 233-10 la tonne.

b) de 1896. — 15,000 tonnes de rails Vignole en acier, de profil renforcé, du poids de 52 kilogrammes par mètre courant au prix de fr. 119-90 la tonne.

c) de 1897 et 1898. — 30,000 tonnes, soit 15,000 tonnes pour chacun de ces exercices, de rails Vignole en acier du profil renforcé du poids de 52 kilogrammes par mètre courant au prix de fr. 117-50 la tonne. — Les 14/52 du prix d'achat de ces rails et de ceux repris au poste précédent, sont imputés sur le capital, pour tenir compte de la différence de valeur entre ces rails et ceux à remplacer.

§ 4. BILLES ET TRAVERSES.

a) *Billes en bois.*

Le nombre des billes en bois, existant dans les voies, est le suivant :

		En 1894.	En 1893.
Billes en chêne	Voies principales	(1)5,412,153	(2)5,344,449
	— accessoires	1,525,259	1,496,055
	Total	6,937,412	6,840,504
Billes en sapin	Voies principales	104,620	125,307
	— accessoires	266,587	262,326
	Total	371,207	387,633
Billes en hêtre	Voies principales	17,126	17,116
	— accessoires	»	»
	Total	17,126	17,116
Total des billes en bois	Voies principales	5,553,899	5,486,872
	— accessoires	1,791,846	1,758,381
	Total général	7,325,745	7,245,253

Les billes en chêne et en hêtre préparées représentent 91,63 p. c. de la totalité des traverses en bois placées dans les voies.

---

(1) Dont 1,560,635 billes en chêne de dimensions renforcées.
(2) — 1,157,525 — — —

La valeur moyenne des billes *utilisées* en 1894 et en 1893 a été de :

	Prix moyen d'achat.		CRÉOSOTAGE.		VALEUR TOTALE.	
	en 1894.	en 1893.	en 1894.	en 1893.	en 1894.	en 1893.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Chêne. 0m,28 de largeur. 0m,14 de hauteur.	5 08	5 07	0 51	0 51	5 59	5 58
Chêne. 0m,26 de largeur. 0m,13 de hauteur.	3 73	3 73	0 51	0 51	4 24	4 24
Hêtre. Cœur rouge	3 50	3 50	1 25	1 25	4 75	4 75
Hêtre. — blanc	3 70	3 70	1 25	1 25	4 95	4 95
Sapin	2 06	2 06	1 33	1 33	3 39	3 39

Les billes en chêne de 2m,60 de longueur sur 0m,28 de largeur et 0m,14 de hauteur, acquises en 1894 pour les besoins de 1895, ont coûté de fr. 4-87 à fr. 4-93.

Les mêmes billes, acquises en 1893, pour les besoins de 1894, avaient coûté de fr. 4-98 à fr. 5-09.

b) *Voies métalliques.*

La longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques acquises et restant dans les voies au 31 décembre 1894, est détaillée ci-dessous.

SYSTÈMES de VOIES MÉTALLIQUES.	Années d'acquisition.	Longueurs acquises (1).	RESTANT EN SERVICE au 31 décembre 1894. Voies principales (1)	Voies accessoires (1).	*Observations.*
Longrines Hilff	1876	49,952	352	84,319	
—	1877	75,188			
		125,140	352	84,319	
Longrines et traverses Deserres et Battig.	1878	1,000	»	721	
Traverses de Soignies.	1878	1,715	517	1,059	
— de Wautherin	1879	103,525	40,973	64,258	40k,17 par traverse.
— —	»	47,993			
		154,233	41,490	66,038	
Traverses A en acier, mod. Joste.	1886	(2)28,550	27,514	266	Type néerl. 75 k. par trav.
— B — Braet.	—	26,250	22,919	1,098	— 75 —
— C — Bernard	—	5,625	»	2,443	— 105 —
		60,425	50,433	3,807	
ENSEMBLE.		339,798	92,275	154,164	
			246,439		

(1) Mètres courants de voie simple.
(2) Dont 2,300 traverses réduites du L. L. pesant 55 kilogs pièce.

§ 5. *Profil et courbes.*

Sous le rapport du tracé, des pentes et rampes, des courbes, etc., le développement des *voies principales* se subdivise comme suit :

		Longueur.	En p. °/o.
Pentes et rampes . .	de 1 à 5 millimètres par mètre	2,253,915	49.12
	au-dessus de . . 5 jusqu'à 10 mill. par mètre. .	840,141	18.33
	au-dessus de . . 10 — 15 — — . .	454,195	9.90
	au-dessus de . . 15 — 20 — — . .	276,383	6.02
	au-dessus de . . 20 — 30 — — . .	35,177	0.77
	au-dessus de 30 millimètres par mètres	843	0.02
Paliers		727,151	15.84
Sections empruntées aux compagnies (*voir* annexe XIV).		29,750	»
	(1)	4,617,555	100. »
Alignements droits		2,997,711	65.34
Courbes à rayon . .	de 200 mètres et moins	20,241	0.44
	de plus de . . . 200 à 300 mètres.	59,249	1.29
	de plus de . . . 300 à 500 —	323,458	7.05
	de plus de . . . 500 à 700 —	171,116	3.73
	de plus de . . . 700 mètres	1,016,030	22.15
Sections empruntées aux compagnies (*voir* annexe XIV).		29,750	»
	(1)	4,617,555	100. »

(*Voir* annexe XXVIII, de 1891, le profil par section de voie).

§ 6. SIGNAUX.

Les signaux de différents systèmes sont respectivement établis sur les longueurs ci-après :

---

(1) Non compris les 2,082,772 mètres de voies accessoires d'évitement et de manœuvre.

GROUPES DE LIGNES ayant pour CENTRE DE SERVICE	LONGUEUR DES LIGNES ARMÉES		NOMBRE de stations et de bifurcations pourvues		NOMBRE de signaux d'aiguille.	NOMBRE de dromoscopes.	NOMBRE de dromopétards.
	du block system.	de grosses sonneries.	de signaux enclanchés.	de signaux non enclanchés.			
Bruxelles-Nord. . .	154,680m	106,705m	32	66	1	14	12
Liége.	122,216	114,522	31	86	4	23	27
Gand	192,598	78,329	24	93	»	15	22
Tournai.	102,712	82,395	25	76	1	8	23
Mons	50,023	39,180	32	39	»	6	8
Bruxelles-Midi. . .	125,021	72,382	59	74	1	7	28
Binche	42,550	19,013	24	34	»	4	11
Namur	119,179	44,599	24	57	»	12	7
Arlon.	125,467	69,668	14	53	9	8	10
Anvers	69,300	»	30	50	»	3	17
	1,103,746m	626,791m	295	628	16	100	165

§ 7. PASSAGES A NIVEAU.

Au 31 décembre 1894, il existait 5,063 passages à niveau, classés comme suit :

A. — Fermés par des barrières manœuvrées sur place et à la main	par un *agent à poste fixe* . .	2,700	2,817
	par un *ouvrier de station, pontonnier, garde-tranchée, etc.*	117	
B. — Fermés par des barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	par un poste voisin . . .	606	750
	par une cabine Saxby . . .	124	
C. — Ouverts et non surveillés			1,516
		Nombre égal. . .	5,063

Les 2,700 passages à niveau, dont les barrières sont manœuvrées par des agents à poste fixe, occupent 3,603 personnes dont 1,801 hommes et 1,802 femmes.

Ces passages sont gardés comme suit :

64	pendant . . .	12 heures.	326	pendant . . .	17 heures.
78	— . . .	13 —	249	— . . .	18 —
232	— . . .	14 —	166	— . . .	19 —
236	— . . .	15 —	154	— . . .	20 —
531	— . . .	16 —	664	— . . .	24 —

La surveillance de ces passages coûte, en salaires et quarts supplémentaires. . . . . fr. 2,218,311 30
Et en indemnités d'huile. 84,334 49

Ensemble. . fr. 2,302,645 79

dont à déduire, en raison de l'occupation de maisonnettes . . . . . fr. 52,523 50

La dépense occasionnée par les 2,700 passages en question, est donc de . . . . . fr. 2,250,122 29

Elle ne comprend aucune partie du salaire des agents dont les fonctions principales sont celles *d'ouvrier de station, pontonnier, garde-tranchée, etc.*, et qui participent au gardiennage de 117 barrières de la catégorie A.

§ 8. RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

Le nombre des raccordements industriels et des gares privées, au cours de l'année 1894, a été modifié comme suit :

DATES DE LA SITUATION.	Raccordements.	Gares privées.	Ensemble.
Au 1er janvier 1894.	774	58	832
Livrés à l'exploitation pendant l'année	29	6	35
Ensemble. . .	803	64	867
Supprimés pendant l'année	9	»	9
Situation au 31 décembre 1894.	794	64	858

§ 9. RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

La situation au 31 décembre 1894 et 1893, se présente comme suit :

	En 1894.	En 1893.
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État.	44	41
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies.	5	5
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes.	37	36

§ 10. STATIONS.

Le nombre de stations, haltes et points d'arrêt, au 31 décembre 1893, était de .	Stations	604	925
	Bureaux de ville (1) .	18	
	Haltes	105	
	Points d'arrêt . .	198	
Il a été créé en 1894, tant sur le réseau exploité que sur les sections nouvelles (2) .	Station	1	10
	Halte	1	
	Points d'arrêt . .	8	
	Ensemble. . .		935

(1) Dont un à Douvres.

(2) *Station :* Houyet; *Halte :* Wilderen; *Points d'arrêt :* Kessel, Neerlinter (village), Evregnies, Cambron-Casteau, Sosoye, Eede, Hoboken (rue de la Chapelle) et Havenne.

On a transformé en station la halte de Schaffen, et en haltes les points d'arrêt de Nidérand, Hédenge, Dergneau et Commune.

L'Administration a jugé utile de ranger dans une catégorie spéciale les installations qui, n'étant ni des haltes ni des points d'arrêt, relèvent d'une station.

Au nombre de 37, elles ont reçu la qualification générale de « *dépendances* » et sont désignées nominativement comme suit :

Alost (Est), Anvers (Zurenberg), Bascoup (l'Étoile), Bascoup (l'Olive), Bascoup (Ouest), Boom (Quai), Bruxelles (Bassin), Charleroy (Entrepôt), Charleroy (Transbordement), Courtrai (Formation), Cuesmes (Arsenal), Dour (Gare charbonnière), Erquelinnes (Bassin), Gand (Champ des Manœuvres, Petit Dock et Bassin au Bois), Gilly (Haies), Haine-Saint-Pierre (Formation), Haine-Saint-Pierre (Verrerie), Heyst (Établissements raccordés), Jemappes (Gare charbonnière), Jemappes (Rivages), Louvain (Bassin), Mons (Bassin), Mons (Entrepôt), Montigny (Formation), Namur (Meuse), Neckerspoel, Nieuport (Bassin), Nieuport (Digue), Nieuport (Dunes), Ostende (Bassins), Quaregnon (Central), Sainte-Marie-Josèphe, Schaerbeek (Formation), Statte (Meuse), Termonde (Entrepôt et Quai), Turnhout (Bassin), Warquignies (Rivages).

Pendant l'année 1894, le point d'arrêt de Kessel est devenu commun à l'État et à l'Administration du chemin de fer du Grand-Central Belge, et celui de Wonterghem a été exploité également en commun par l'État et la Compagnie de la Flandre occidentale. Le premier est géré par l'État et le second par la Compagnie de la Flandre occidentale.

Aucun autre changement n'est intervenu en ce qui concerne les stations communes; 33 d'entre elles continuent à être gérées par l'Administration des chemins de fer de l'État et 38 par d'autres administrations.

§ 11. APPROVISIONNEMENT AU 31 DÉCEMBRE 1894.

Il existait au 31 décembre 1894 dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux valant, *au prix du jour,* fr. 9,243,701-50 dont détail au tableau qui suit :

DÉSIGNATION DES OBJETS.	NEUFS.	REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.
Rails en acier de 52 kilog. *	265,530 »	17,826 »	743 »	284,099 »
Rails en acier de 38 — . .	113,279 »	904,837 »	79,810 »	1,097,926 »
Rails en fer	4,000 »	668,717 »	468,444 »	1,141,161 »
Billes en bois.	1,570,231 »	530,288 »	222,616 »	2,323,135 »
Traverses métalliques	3,469 »	102,860 »	18,305 »	124,634 »
Bois spéciaux.	348,844 »	71,295 »	17,073 »	437,212 »
Voies système Hilff. Rails.	»	26,409 »	846 »	27,255 »
Voies système Hilff. Longrines	»	8,915 »	36,230 »	45,145 »
Croisements et traversées renforcés. . . . *	143,670 »	17,304 »	»	160,974 »
Croisements et traversées ordinaires	288,042 »	259,087 »	16,073 »	563,202 »
Excentriques. en rails renforcés . . . *	89,721 »	8,210 »	»	97,931 »
Excentriques. en rails ordinaires. . . .	112,124 »	88,523 »	10,825 »	211,472 »
Plaques tournantes	125,998 »	36,500 »	14,040 »	176,538 »
Ponts à peser.	69,232 »	25,400 »	11,400 »	106,032 »
Accessoires de rails tels que, boulons, éclisses, tirefonds, lattes de calage, verrous d'enclanchement, etc. renforcés *	191,623 »	2,725 »	4,201 »	198,549 »
Accessoires de rails tels que, boulons, éclisses, tirefonds, lattes de calage, verrous d'enclanchement, etc. ordinaires.	548,042 »	457,733 »	111,331 »	1,117,106 »
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, contrepoids, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc.	137,336 »	71,421 »	14,727 »	223,484 »
Objets divers : Pièces de rechange pour appareils spéciaux; coussinets pour rails, croisements, excentriques, etc., etc.	713,510 »	181,460 »	66,792 »	961,762 »
En dépôt, fin 1894 . . . . . .fr.	4,724,651 »	3,479,510 »	1,093,456 »	9,297,617 »
Vendus restant à livrer . . . .fr.	»	»	53,915 50	53,915 50
Vendus liv. (pr mém.) 362,948.43 fr.	»	»	»	»
A la disposition de l'Administration, fin 1894. . . . . fr.	4,724,651 »	3,479,510 »	1,039,540 50	9,243,701 50

La valeur des matériaux de type renforcé *, rails de 52 kilogs, etc., s'élève à la somme de 741,553 francs, dont les 14/52, soit 199,648 francs, représentant la plus-value sur les matériaux du type ordinaire, ont été payés à charge des ressources extraordinaires.

Cette dernière somme n'est pas la seule qui ait été prélevée sur le compte capital.

De nouvelles recherches opérées dans les archives, ont permis de retrouver la trace de tous les achats d'approvisionnements qui ont été imputés depuis l'origine, sur les fonds destinés aux constructions nouvelles.

La ventilation des comptes du passé fixe à fr. 981,189-53 le montant de ces achats.

Par contre, il a été prélevé en 1894, sur les approvisionnements en dépôt — toute balance faite — des quantités de matériaux valant fr. 559,667-21, et destinés à des travaux qui devaient être payés sur fonds de premier

établissement. Il en résulte qu'au 1er janvier 1895, la valeur des matériaux constituant le fonds d'approvisionnement se décomposait comme il suit :

1° Acquis sur le budget d'exploitation . . . . fr.		8,822,189 18
2° Acquis sur fonds de premier établissement fr. (981,189-53 — 559,677-21) = ...		421,512 32
Total égal . . fr.		9,243,701 50

Les matériaux acquis sur le fonds capital sont destinés à l'établissement de nouvelles voies de garage, de manœuvres, etc., nécessités par le développement du trafic.

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

I. Situation, parcours et utilisation du matériel. — Combustible. — Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.

§ 1er. MATÉRIEL DE TRACTION ET DE TRANSPORT.

L'effectif du matériel de traction et de transport au 31 décembre 1894 comprend respectivement (annexes XV et XVI) :

				En 1894.	En 1893.
Matériel de traction[1]	pour les lignes principales.	Locomotives	à voyageurs	616	587
			à marchandises	722	724
			de gare	274	274
		Locomotives pour fortes rampes	à voyageurs express	31	31
			à marchandises	316	318
			Total	1,959	1,954
	pour les lignes secondaires.	Locomotives	fourgons	46	46
			tenders pour fortes rampes	74	71
		Voitures à vapeur		54	54
			Total	174	171
			Ensemble des moteurs [1] [4]	2,133	2,105
	Tenders indépendants [2] [4]			1,334	1,316
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs [5]	pour les lignes principales.	Voitures [3]	1re classe	469	472
			2e —	431	432
			3e —	1,716	1,641
			mixtes	528	486
			fourgons	»	»
		Fourgons à bagages		635	606
		Voitures	cellulaires	20	20
			funéraires	7	7
			postales	60	57
		Wagons fermés pour petits colis		318	339
		Trucks et wagons fermés pour équipages		111	112
		Boxes et wagons pour chevaux		169	169
			Total [5]	4,464	4,341

(1) *Voir* annexe n° XVI pour la dénomination, le poids et la puissance du matériel de traction.

(2) Avec les tenders adhérents aux locomotives, l'effectif s'élève à 1460 et 1440 (*voir* p. 56).

(3) Y compris 4 voitures pour malades.

(4) *Voir* annexe n° XI du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

(5) *Voir* annexe n° XII du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

					En 1894.	En 1893.
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs (*suite.*) (1)	pour les lignes secondaires.	Voitures légères	1re classe		1	1
			2e —		5	5
			3e —		405	405
			mixtes		269	269
			fourgons		123	124
		Fourgons à bagages indépendants			17	17
		— — adhérents aux loc. (*v.* p. 29)			46	46
		Voitures à vapeur (*v.* p. 29)			54	54
				Total	918	921
		ENSEMBLE POUR TRAINS DE VOYAGEURS (1)			5,382	5.262

Wagons pour le service commercial.

		Tonnage.		
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises. (3)	Fourgons	1 1/2	728	732
	Wagons fermés	5	160	177
		7 1/2	2	2
		10	6,762	6,697
	— pour coton et laine	10	1,307	577
	— — coke et laine	10	2,604	2,605
	— — coke et minerais	10	1,159	1,159
	— — charbon	(2) 10	27,600	26,759
	— à chevrons mobiles	10	1	1
	— plats à 4 roues	10	2,646	2,665
	— — 6 —	15	9	10
	— — 8 —	20	766	768
	— — 8 —	25	15	15
	— — 8 —	30	1	1
	Total pour le service commercial (3)		43,740	42,144

Wagons pour services divers.

	Wagons pour transports spéciaux	10	2	2
		55	1	1
	— pour embranchements de charbon.	7 1/2 (4)	843	824
	— dits tapissières	3	66	68
	— pour l'entretien de la route.	7 1/2 (4)	253	295
	— — le transport des plaques tourn.	10	10	7
	— — — de roues	5	10	12
		10	71	67
	— — transpt de combust. en paniers	»	52	52
	— — vérification de ponts à peser.	»	15	15
	— — bâches à eau	»	6	6
	— de secours	»	50	45
	— citernes pour pétrole	»	10	10
	— freins pour les plans inclinés	»	54	54
	— chasse-neige	»	5	5
	Total pour les services divers (3)		1,406	1,419
	ENSEMBLE DES WAGONS (3)		45,146	43,563
	TOTAL GÉNÉRAL DES VÉHICULES POUR LES DEUX CATÉGORIES DE TRAINS		50,528	48,825
Bâches pour couvrir les chargements (3)			16,153	15,276

(1) *Voir* annexe n° XII du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.
(2) Pour environ 10,000 wagons à houille et wagons à cokes de 10 tonnes, la charge admissible a été portée à 12 tonnes dès 1894.
(3) *Voir* annexe n° XIII du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.
(4) Tonnage moyen.

§ 2. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT ET DES EXPLOITATIONS ÉTRANGÈRES SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

Le tableau suivant donne, d'une manière détaillée, le parcours kilométrique des locomotives selon la nature d'emploi :

	PARCOURS UTILE.		PARCOURS POUR SERVICE.			ENSEMBLE.
	Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains de route.	A vide.	En manœuvres.	
			a. LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT.			
Matériel pour les lignes principales. — Locomotives à voyageurs	17,808,333	607,124	5,298	550,783	740,465	19,712,003
— à marchandises	576,587	19,080,264	373,207	1,939,288	3,611,224	25,580,570
— de gare	74,456	288,123	3,030	160,531	4,084,231	4,610,371
Matériel pour les lignes secondaires. — Locomotives-tenders pour fortes rampes.	2,402,360	156,719	2,255	112,112	190,521	2,863,967
— Locomotives-fourgons	1,202,445	14,533	30	56,405	45,483	1,318,896
— Voitures à vapeur	994,853	47	»	30,786	47,660	1,073,346
Locomotives assimilées aux moteurs légers	1,268,842	9,520	4,118	83,938	80,724	1,447,142
Ensemble pour 1894 (1)	24,327,876	20,156,330	387,938	2,933,843	8,800,308	56,606,295
	44,484,206		12,122,089			
Ensemble pour 1893	23,240,009	20,237,207	471,370	2,936,351	8,519,832	55,404,769
	43,477,216		11,927,553			
			b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.			
Sur le réseau de l'État. Ensemble pour 1894(2)	124,317	25,034	»	4,852	1,932	156,135
	149,351		6,784			
Ensemble pour 1893	133,722	28,278	»	8,397	1,659	172,056
	162,000		10,056			
(1) Y compris. la double traction	117,720	3,047,486	4,534	»	»	3,169,740
— le parcours sur les lignes étrangères.	385,088	279,280	»	5,995	16,239	686,602
2) Y compris la double traction	»	175	»	»	»	175

Observation. — Précédemment, tous les trains mixtes indistinctement étaient compris sous la rubrique : *Trains de marchandises.* A partir du 1er avril 1894, ils sont répartis entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises, suivant qu'ils ont pour affectation principale le service des voyageurs ou celui des marchandises.

§ 3. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES VÉHICULES DE L'ÉTAT ET DE L'ÉTRANGER SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT (1).

Parcours productifs (annexe XX).

			En 1894.	En 1893.
Dans les trains de l'État	de voyageurs.	Voitures à voyageurs .	158,515,546	151,595,655
		— cellulaires . .	326,943	330,705
		Wagons à bagages . .	29,241,119	28,189,027
		— chargés, inscrits en feuille taxée . .	5,283,576	4,528,115
		Total. . .	173,166,984	164,643,500
	de marchandises.	Voitures à voyageurs .	1,038,771	2,119,224
		— cellulaires . .	»	1,349
		Wagons à bagages . .	17,446,596	17,287,064
		— chargés, inscrits en feuille taxée. . .	281,135,912	273,851,992
		Total. . .	299,621,079	293,259,629
		Ensemble. . .	472,788,063	457,903,129
Dans les trains étrangers	de voyageurs.	Voitures à voyageurs .	385,768	414,407
		— cellulaires . .	»	2
		Wagons à bagages . .	128,826	124,701
		— chargés, inscrits en feuille taxée . .	15,775	20,280
		Total. . .	530,369	559,390
	de marchandises.	Voitures à voyageurs .	3,535	3,266
		— cellulaires. .	»	»
		Wagons à bagages . .	8,324	7,500
		— chargés, inscrits en feuille taxée . .	237,164	263,005
		Total. . .	248,823	273,771
		Ensemble. . .	779,192	833,161
		Total des parcours productifs. . .	473,567,255	458,736,290

Parcours improductifs (annexe XX).

Dans les trains de l'État.	Véhicules ayant circulé dans les trains	de voyageurs. . . .	6,380,462	5,372,725
		de marchandises. . .	157,499,045	162,158,084
		Ensemble. . .	163,879,507	167,530,809
Dans les trains étrangers.	Véhicules ayant circulé dans les trains	de voyageurs. . . .	4,635	4,564
		de marchandises. . .	213,883	233,456
		Ensemble. . .	218,518	238,020
		Total des parcours improductifs. . .	164,098,025	167,768,829
		Ensemble des parcours sur le réseau de l'État (1). . .	637,665,280	626,505,119
Le parcours *des véhicules de l'État* est compris dans ce total pour (annexe XX)			539,600,960	527,655,550

(1) Les sections *appartenant à des Compagnies et exploitées en service commun avec l'État* sont considérées comme réseau de l'État, pour les parcours des trains de l'État. Réciproquement, *les sections de l'État en service commun avec des Compagnies* sont considérées comme réseau de ces Compagnies lorsqu'elles sont parcourues par leurs trains.

§ 4. ENSEMBLE DES PARCOURS KILOMÉTRIQUES EFFECTUÉS PAR LES VÉHICULES DE L'ÉTAT.

Les parcours des véhicules de l'État ont été (annexe XX) :

		En 1894.	En 1893.
Dans les trains de voyageurs	de l'État, sur les lignes de l'État	166,208,157	158,151,257
	étrangers — —	15,275	13,453
	de l'État — étrangères . . .	1,431,992	1,126,744
	étrangers — —	7,067,748	7,184,891
Dans les trains de marchand.	de l'État, sur les lignes de l'État. . . .	373,101,046	369,195,043
	étrangers — —	276,502	293,797
	de l'État — étrangères . . .	3,723,795	4,120,455
	étrangers — — . . .	148,871,577	161,565,300
	Parcours total des véhicules de l'État. . .	700,696,072	701,650,920

§ 5. COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT [1].

La composition moyenne des trains a été obtenue en divisant par le parcours des trains, les parcours des véhicules de chaque catégorie qui les ont composés, y compris (*voir* annexe XX) la circulation en service, tant dans les trains ordinaires que dans les trains de route, savoir :

	PARCOURS DES VÉHICULES DANS LES TRAINS DE L'ÉTAT SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.			
	Trains de voyageurs.		Trains de marchandises.	
	1894.	1893.	1894.	1893.
Voitures à voyageurs	140,771,074	133,591,626	3,135,521	4,160,444
Voitures-poste et cellulaires	3,129,712	3,053,766	38,049	35,311
Wagons à bagages et fourgons	29,924,523	28,691,650	18,710,293	18,940,381
Boxes, trucks pour équipages et wagons divers. chargés.	5,299,020	4,528,115	290,780,627	285,832,524
Boxes, trucks pour équipages et wagons divers. vides. .	300,231	»	143,554,243	143,487,927
Wagons-traîneaux	122,886	151,068	901,391	961,126
Ensemble (*voir* annexe XX) .	179,547,446	170,016,225	457,120,124	455,417,713
Parcours des trains de l'État	23,960,196	22,954,883	17,326,584	17,412,884
	COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT.			
Voitures à voyageurs	5.87	5.82	0.18	0.24
Voitures-poste et cellulaires.	0.13	0.13	»	»
Wagons à bagages et fourgons	1.24	1.25	1.08	1.09
Boxes, trucks pour équipages et wagons divers chargés.	0.22	0.20	16.79	16.41
Boxes, trucks pour équipages et wagons divers vides. .	0.01	»	8.28	8.36
Wagons-traîneaux.	0.01	0.01	0.05	0.06
	7.48	7.41	26.38	26.16

(1) Précédemment, tous les *trains mixtes*, indistinctement, étaient compris sous la rubrique « trains de *marchandises* ». A partir du 1er avril 1894, ils sont répartis entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises, suivant qu'ils ont pour affectation principale le service des voyageurs ou celui des marchandises.

§ 6. PARCOURS DES TRAINS (1).

Les parcours des trains ont été les suivants :

				En 1894.	En 1893
Parcours kilométriques des trains de l'État.	*a*) sur le réseau de l'État.	Voyageurs.	express . . .	4,221,417	4,011,656
			ordin. et spéciaux.	13,996,966	13,290,017
			légers (2) . . .	5,741,813	5,653,210
		marchandises et mixtes . .		16,942,106	16,938,575
		PARCOURS PRODUCTIFS. .		40,902,302	39,893,458
		Pour le service de la route .		584,478	474,309
	b) sur les lignes étrangères.	Voyageurs . .		279,730	240,610
		Marchandises .		205,310	245,624
	Parcours total des trains de l'État			41,771,820	40,854,001
Parcours kilométriques des trains étrangers.	*c*) sur le réseau de l'État .	Voyageurs . .		77,745	74,075
		Marchandises .		24,835	27,757
	PARCOURS PRODUCTIFS . .			102,580	101,832
Résumé. . .	Parcours productifs pr l'État.	Voyageurs . .		24,037,941	23,028,958
		Marchandises .		16,966,941	16,966,332
	Autres parcours. . . .			869,518	960,543
	TOTAL GÉNÉRAL . . .			41,874,400	40,955,833

§ 7. UTILISATION DU MATÉRIEL DE TRANSPORT.

— *Voyageurs.* —

Le nombre moyen des voyageurs par voiture, eu égard aux places offertes, a été :

		1894.			1893.
		PLACES offertes en moyenne par VOITURE.	PLACES OCCUPÉES EN MOYENNE PAR VOITURE		RAPPORT des PLACES OCCUPÉES aux places offertes en p. °/o.
			au total.	en p. °/o.	
Express	1re classe.	24	10.22	42.58	40.25
	2e —	40	23.60	59.00	54.49
	3e —	50	9.69	19.38	19.72
Ordinaires	1re classe.	24	2.99	12.46	12.04
	2e —	40	11.77	29.43	27.68
	3e —	50	13.08	26.16	25.23
Moyenne		45	11.76	26.69	25.51

(1) Voir le renvoi 1 de la page précédente.

(2) On a considéré comme trains légers ceux qui ont été remorqués par des voitures à vapeur, des locomotives-fourgons ou des locomotives type 11, quel que soit le modèle des voitures, ainsi que ceux composés de matériel léger et remorqués par des locomotives assimilées aux moteurs légers, c'est-à-dire par des locomotives types 5, 8, 9, 15 et 31.

— Marchandises. —

La durée moyenne de séjour en gare et en cours de transport des wagons à marchandises, tant à charge, qu'à vide a été :

		En 1894.	En 1893.
Wagons de l'État	sur réseau de l'État.	3j 02	3j »
	sur lignes étrangères	3 20	3 31
Wagons étrangers sur réseau de l'État		2 56	2 57

Le temps moyen qui s'est écoulé entre deux chargements de wagons de l'État, employés sur le réseau de l'État, a été :

	En 1894.	En 1893.
En service intérieur	3j 23	3j 21
En services mixtes et internationaux	5 76	5 88

La charge moyenne du matériel composant les trains de marchandises (1), eu égard à la capacité moyenne des wagons, a été :

	1894.	1893.
Capacité moyenne des wagons (2)	10t 60	10t 02
Charge moyenne du wagon chargé (3)	7 07	6 98
— par rapport aux wagons chargés et vides réunis (3)	4 85	4 72
— par locomotive avec train (3)	104 66	100 44
Capacité moyenne d'un train de marchandises	258 77	254 71
Charge moyenne d'un train de marchandises (3)	124 51	119 99
Rapport entre le chargement et la capacité	48.11 p. %	47.12 p. %

§ 8. RENOUVELLEMENT ET EXTENSION DU MATÉRIEL DE TRACTION ET DE TRANSPORT.

Les extensions et les renouvellements du matériel se résument comme suit, d'après l'annexe XVI :

---

(1) Non compris les transports en service.

(2) Pour 10,000 véhicules de 10 tonnes, la charge admissible a été portée à 12 tonnes dès 1894.

(3) Ces chiffres sont établis sur l'ensemble des mouvements ci-après, multipliés pour les parcours moyens indiqués :

				1894.	1893.
Tarif 2. (Petites marchandises) (parcours moyen 65 kilomètres). .				277,882	269,379
— 5. (Grosses marchandises)	—	71	— . .	29,231,743	28,165,305
— 6. (Chevaux et bestiaux) (a)	—	63	— . .	252,596	242,717
Nombre de tonnes				29,762,021	28,677,401

(a) Poids conventionnel de 4t,4 en moyenne par expédition : *Voir* page 46, annexe XIX du compte rendu de 1881.

	Locomotives.	(1) Tenders.	VOITURES à vapeur.	VÉHICULES pour trains de voyageurs.	VÉHICULES pour trains de marchandises.
Effectif fin 1893	2,051	1,440	54	5,162	43,563
Faits accomplis en 1894. — Mise hors d'usage	10	19	»	51	352
Faits accomplis en 1894. — Reste	2,041	1,421	54	5,111	43,211
Faits accomplis en 1894. — Renouvellement (budget ordinaire)	2	2	»	9	1,829
Faits accomplis en 1894. — Extension (budget extraordinaire)	36	37	»	162	106
Effectif fin 1894	2,079	1,460	54	5,282	45,146
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de	2,078	1,508	49	5,135	44,934
On trouve que le renouvellement est — en avance de	1	»	5	147	212
On trouve que le renouvellement est — en arrière de	»	48	»	»	»

Il reste à fournir au 31 décembre 1894 :

1° Sur fonds de renouvellement	budget ordinaire de 1894.	36(2)	13	»	95	481
	— — 1896.	»	»	»	131	814
2° Sur fonds d'extension	budget extraordinaire de 1894.	4	»	»	3	3
	— — 1895.	32	18	»	168	580
	Ensemble.	72	31	»	397	1,878

Le tableau qui précède, ayant pour unique base les unités hors d'usage, ne permet pas de juger dans quelle limite le budget ordinaire a supporté les dépenses qui lui imcombent, pour maintenir intact le capital figurant à l'inventaire à titre de premier établissement. Pour apprécier la situation, il faut tenir compte non seulement du nombre de locomotives, tenders et véhicules fournis en renouvellement, mais aussi de l'*effet utile* à retirer du matériel acquis sur budget ordinaire; ainsi :

Pour les locomotives. — La puissance de traction, tangentielle aux roues motrices, accuse une avance de 429,872 kilog. (annexe XVII), avance due à la substitution de moteurs plus puissants, lors des renouvellements. Cette avance représente 89 locomotives, à raison de 4,828 kilog. par unité sans compter les 36 moteurs en construction dont il est question ci-dessus (annexe XVI). Quant à la dépense de renouvellement, elle avait donné au matériel de traction, fin 1885, une plus value de 4,652,573 francs. Cette plus value s'élève à 4,005,699 francs fin 1894 (annexe XVIII), non compris une

(1) Y compris la partie tender des locomotives-tenders.

(2) Y compris 21 locomotives-tenders dont la partie tender doit être comptée en déduction de l'arriéré de 48 tenders, accusé par la situation au 31 décembre 1894. Il faut également déduire de cet arriéré les 13 tenders restant à fournir au 31 décembre sur le budget ordinaire de 1894.

somme de 1,852,750 francs représentant la valeur du matériel de traction restant à fournir sur fonds de renouvellement de l'exercice 1894 à la date du 31 décembre.

Pour les locomotives et les voitures à vapeur réunies, il y a une avance totale de 6 unités fin 1894 (p. 36).

Pour les voitures à voyageurs, considérées au point de vue des places offertes, l'*avance* en renouvellement était, en 1885, de 2,655 places; et fin 1894, de 11,269 places (1), non compris :

5,700 places afférentes à 92 voitures restant à fournir sur le budget de 1894 et 5,250 places afférentes à 99 voitures restant à fournir sur le budget de 1896.

Pour les véhicules à marchandises, l'avance en renouvellement, *estimée en tonnes de capacité,* était de 12,072 tonnes, fin 1885; elle s'est élevée à 31,493 1/2 tonnes fin 1894 (1), non compris 5,215 tonnes afférentes à 481 wagons restant à fournir sur budget de 1894 et 10,728 tonnes afférentes à 814 wagons restant à fournir sur budget de 1896.

Pour les wagons spéciaux, l'avance en renouvellement, *estimée en essieux,* qui était de 375 fin 1885, est de 330, fin 1894 (1), non compris 126 essieux afférents à 56 véhicules restant à fournir; savoir : 3 sur budget de 1894 et 53 sur budget de 1896.

La PLUS-VALUE donnée aux voitures et aux wagons, par les renouvellements, était de 2,628,452 francs, fin 1885; elle atteignait 8,762,624 francs, fin 1894 (annexe XIX), non compris une somme de 4,111,709 francs représentant la valeur du matériel restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre 1894.

Le renouvellement de tout le matériel, c'est-à-dire des locomotives (*voir* annexe XVIII), des voitures et des wagons (*voir* annexe XIX), est donc en avance de 12,768,323 francs, non compris une somme de 5,944,459 francs représentant la valeur du matériel restant à fournir fin 1894.

§ 9. WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1893, le nombre des wagons appartenant à des particuliers et admis à circuler sur les lignes de l'État ainsi que sur celles de ses correspondants, s'élevait à 419

En 1894, 99 ont été agréés et 18 retirés du service, ci 81

L'effectif au 31 décembre est donc de 500

se répartissant comme suit :

401 wagons-citernes;
14 wagons spéciaux pour transport de glaces et verreries;
79 wagons ordinaires;
4 boxes pour transports de chevaux;
2 trucks pour chargements de masses indivisibles.

(1) Pour ces situations depuis 1874, *voir* les annexes XVI, XVII et XVIII du compte rendu de 1890.

§ 10. ACHAT DE COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des fournitures de charbons et de coke, effectuées en 1894 et en 1893, pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., ainsi que pour les ateliers, sont indiqués ci-après :

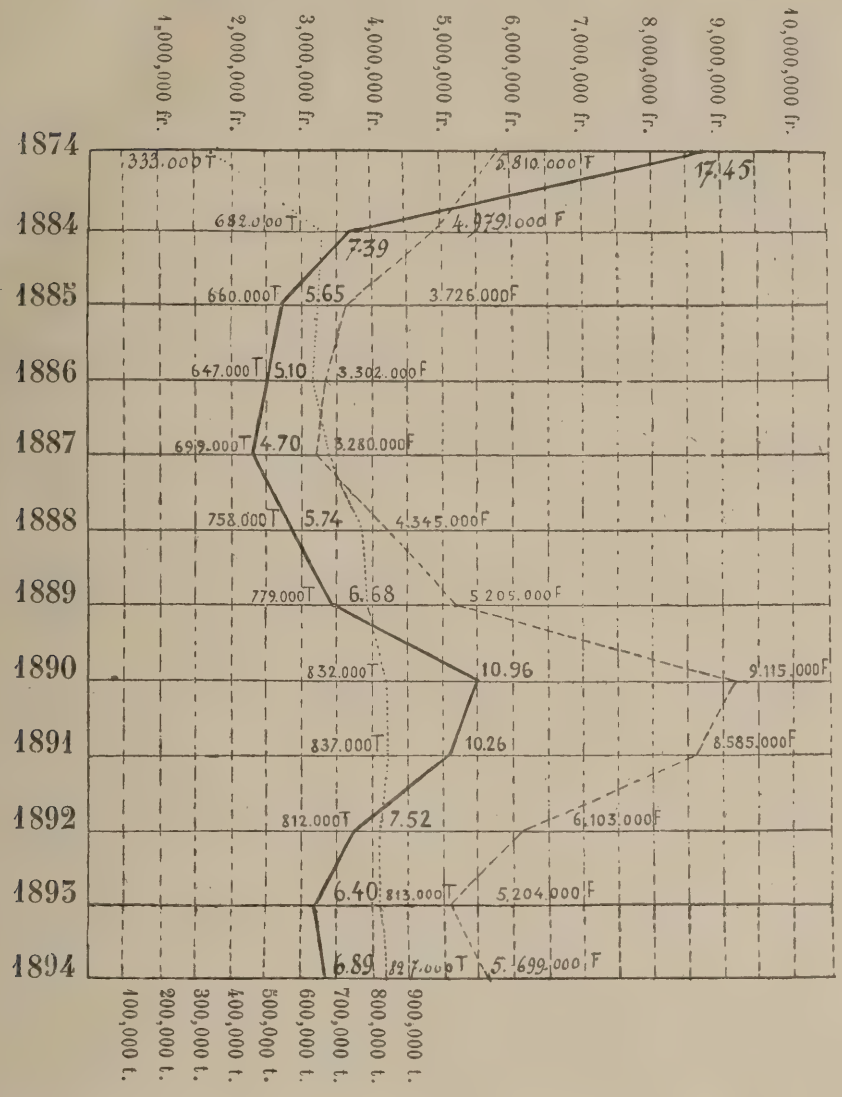
	QUANTITÉS FOURNIES.		PRIX MOYENS par tonne.		VALEUR.	
	1894.	1893.	1894.	1893.	1894.	1893.
	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Fr c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Charbon menu demi-gras . .	375,047,125	274,836,980	7.40	6.82	2,773,671 64	1,874,332 19
— menu gras.	126,497,849	153,725,850	8.38	8.51	1,060,644 89	1,308,502 75
— menu maigre . . .	301,777,300	353,023,100	5.43	4.94	1,638,459 91	1,742,762 15
— gailleteux	32,337,350	35,171,030	9.01	8.80	291,430 78	309,660 27
Total des charbons menus et gailleteux	835,659,624	816,754,960	6.90	6.41	5,764,207 22	5,235,257 36
Charbon pour forges	10,080,000	10,310,000	7.45	7.75	75,067 57	79,881 02
— grosse gailleterie . .	2,220,319	2,091,110	16.14	17.28	35,832 46	36,137 20
— pr fours à réchauffer.	4,005,000	4,406,050	9.96	10.53	39,901 03	46,393 59
Coke industriel.	1,430,250	1,660,000	11.98	11.81	17,129 68	19,599 91
— pour réchaud, pour usines et pour trains légers . . .	2,789,000	3,412,200	13.69	13.27	38,192 57	45,271 26
Coke spécial lavé pour fonderie	70,000	80,000	19.29	20.63	1,350 »	1,650 »
Ensemble . . .	856,254,193	838,714,320	6.97	6.51	5,971,680 53	5,464,192 34

Le prix moyen du combustible acheté en 1894, par rapport à celui acheté en 1893, accuse donc une augmentation de fr. 0,46 par tonne.

§ 11. CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

Le diagramme ci-après figure, la consommation des charbons MENUS ET GAILLETEUX, de 1874 et année par année, de 1884 à 1894.

Quantités consommées ..... (Echelle 0m,005 par 100,000 tonnes.)
Sommes dépensées . - - - - - - - - - - - - - (— 0m,01 par 1,000,000 de francs.)
Prix moyen par tonne ——————— (— 0m,005 par franc.)



Le compte-rendu de 1884 donne, page 39, le graphique de la consommation des charbons de toute espèce, pour la période 1870 à 1884. Ici on n'indique que les menus et les gailleteux.

§ 12. CHARBON CONSOMMÉ PAR LES LOCOMOTIVES.

L'annexe XXI donne le poids et la valeur du charbon exclusivement consommé dans les foyers des locomotives. Les charbons menus demi-gras y ont été employés purs et les charbons menus maigres, mélangés d'environ 29 p. c. de charbon gras.

Les consommations s'expriment comme il suit, par unité de trafic :

		En 1894.	En 1893.
Par train-kilomètre . . .	Quantité . . .	17K,95	18K,02
	Valeur . . .	0F,116	0F,113
Par locomotive-kilomètre avec train.	Quantité . . .	16K,71	16K,75
	Valeur . . .	0F,108	0F,105

		1894.	1893.
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres.	Quantité . . .	13ᴷ,25	13ᴷ,29
	Valeur . . .	0ᶠ,085	0ᶠ,083
Par véhicule-kilomètre (1). .	Quantité . . .	1ᴷ,163	1ᴷ,162
	Valeur . . .	0ᶠ,007	0ᶠ,007
Par unité de charge transportée à un kilomètre (2).	Quantité . . .	0ᴷ,43190	0ᴷ,43607
	Valeur . . .	0ᶠ,00278	0ᶠ,00273

§ 13. ÉCLAIRAGE.

L'éclairage intensif au pétrole a été étendu dans 120 stations : 846 lampes intensives ont été installées, dont 349 en extension et 497 en remplacement d'appareils ordinaires.

256 lampes ordinaires ont été placées en extension.

L'emploi du gaz a été étendu dans 45 stations, à concurrence de 294 becs nouveaux.

Toutes les voitures dites de luxe sont actuellement pourvues de lanternes à gaz d'un modèle spécial.

L'achat de ces lanternes (804) a donné lieu à une dépense de fr. 40,161-50.

L'éclairage électrique a été établi aux stations de Ronet, Ans et Dolhain et augmenté à Bruxelles (Q. L.), Malines, Namur et Renory. Ces installations et extensions ont augmenté le nombre de foyers de 404 unités.

a. *Éclairage à l'huile.* — Les consommations de pétrole, d'huile de colza épurée et de torches-falots, ainsi que les dépenses qui s'y rapportent, sont représentées comme il suit :

	En 1894.		En 1893.	
	Quantités.	Valeurs.	Quantités.	Valeurs.
Pétrole	2,379,922 litres.	F. 134,465 16	(3) 2,234,123 litres.	(3) F. 149,462 85
Huile de colza épurée.	424,632 kilogr.	210,744 86	413,499 kilogr.	246,528 10
Torches-falots	16,159 pièces.	4,847 70	10,801 pièces.	3,132 29
	Ensemble. . .	F. 350,057 72		(3) 399,123 22

L'augmentation de consommation des huiles est due, notamment, à la majoration du nombre des appareils et à l'amélioration générale de l'éclairage par l'emploi de nouveaux becs à consommation horaire plus élevée.

---

(1) Y compris les parcours à vide.

(2) *Voir* la définition de cette unité à l'annexe XXI.

(3) Chiffres rectifiés.

b. *L'éclairage au gaz* dans les stations, les ateliers et leurs dépendances a été :

ANNÉES.	NOMBRE DE BECS.				CONSOMMATION.		DÉPENSE par mètre cube.
	Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL.	Quantités.	Dépenses.	
					Mètres cubes.	Fr. C.	Fr. C.
1885	»	»	»	20,342	4,334,962	688,559 98	0.159
1886	»	»	»	21,007	4,354,407	652,769 48	0.150
1887	»	»	»	21,633	4,603,314	645,859 83	0.140
1888	507	8,477	13,279	22,263	5,106,079	732,515 20	0.143
1889	531	8,472	13,732	22,735	5,399,545	761,131 28	0.141
1890	597	8,496	13,950	23,043	5,477,043	754,704 31	0.138
1891	609	8,623	14,774	24,006	5,741,091	782,268 19	0.136
1892	620	8,651	14,779	24,050	5,827,551	784,926 88	0.134
1893	614	8,596	14,911	24,121	5,815,350	736,157 83	0.126
1894	662	8,703	15,021	24,386	6,106,944	754,733 02	0.123

c. *L'éclairage au gaz riche* des trains a donné lieu aux consommations ci-après :

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de GAZ.	DÉPENSE CORRESPONDANTE.		
			TOTALE.	ANNUELLE PAR TRAIN.	PAR MÈTRE CUBE
		M³	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
1885 . . .	130	288,781	105,191 72	809 17	0.364
1886 . . .	148	302,443	86,759 50	586 21	0.287
1887 . . .	143	305,917	101,390 92	709 03	0.331
1888 . . .	147	310,063	110,834 19	753 97	0.357
1889 . . .	157	323,896	107,742 64	686 25	0.333
1890 . . .	155	362,490	115,996 80	748 37	0.320
1891 . . .	170	420,628	138,256 45	813 27	0.329
1892 . . .	190	406,590	112,022 30	589 59	0.276
1893 . . .	198	425,841	115,698 52	584 33	0.271
1894 . . .	214	416,249	120,177 34	561 58	0.289

d. *L'éclairage électrique* est résumé dans le tableau suivant :

ANNÉES	NOMBRE d'installations.	NOMBRE DE FOYERS												Nombre total de foyers.	INTENSITÉ TOTALE DES FOYERS EN AMPÈRES
		Lampes à incandescence.				Lampes à arc.									
		de 10 bougies ou 0,4 ampère.	de 16 bougies ou 0,6 ampère.	de 25 bougies ou 0,9 ampère.	de 32 bougies ou 1,2 ampère.	de 4 ampères.	de 6 ampères	de 8 ampères.	de 10 ampères	de 12 ampères.	de 14 ampères.	de 20 ampères.	de 26 ampères.		
1885	7	»	»	»	»	»	48	59	»	9	»	22	2	140	1,360
1886	11	»	322	»	»	»	48	75	»	14	»	24	2	485	1,781.2
1887	11	»	325	»	»	»	48	75	»	14	»	24	2	488	1,783
1888	13	»	230	»	»	»	87	89	10	36	6	20	2	480	2,440
1889	16	»	254	»	»	»	81	120	10	41	29	25	2	565	3,184.4
1890	19	»	249	»	»	»	121	121	29	71	29	26	2	648	3,963.4
1891	21	3	270	17	1	»	121	131	29	73	29	26	2	702	4,097.7
1892	22	3	289	17	1	20	119	147	29	73	29	26	2	755	4,305.1
1893	25	3	334	17	1	20	123	197	31	89	35	25	2	877	5,032.1
1894	28	24	510	26	1	27	138	247	31	112	132	31	2	1,281	7,426.2

§ 14. CHAUFFAGE DES TRAINS.

Le nombre de chaufferettes pour voitures à voyageurs a été augmenté de 5,236 unités, ce qui porte l'effectif, fin 1894, à 26,309 unités.

1,010 calorifères sont affectés au chauffage des voitures des trains légers et des trains-tramways, soit 181 de moins qu'en 1893.

§ 15. GRAISSAGE.

Les consommations d'huiles, suif et graisses sont indiquées ci-après :

		En 1894.		En 1893 (1).	
		QUANTITÉS.	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS.
		Kil.	Fr. c.	Kil.	Fr. c.
Graissage du matériel de traction.	Huiles	870,420	85,599 66	904,775	161,513 15
	Suif et graisses.	55,298	37,243 20	64,427	45,820 13
	Totaux.	925,718	122,842 86	969,202	207,333 28
Graissage des véhicules.	Huiles	(2) 367,400	108,303 71	(3) 420,383	141,214 05
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, économats, voies et bâtiments.	Huiles	129,743	47,699 78	129,381	59,071 63
	Suif et graisses.	19,495	8,358 21	19,614	9,222 50
	Totaux.	149,238	56,057 99	148,995	68,294 13
	Ensemble.	1,442,356	287,204 56	1,538,580	416,841 46
Soit, pour 1894		— 96,224	—129,636 90	»	»

(1) Chiffre rectifiés.
(2) Non compris 20,740 kilog. d'huile de remploi.
(3) Non compris 52,250 kilog. d'huile de remploi.

Cette diminution de dépense s'explique par la réduction des consommations et du prix des matières. La diminution des consommations est due aux améliorations introduites dans le mode de graissage.

Les *quantités* consommées se sont élevées, en 1894, à 0^{k},0345 par train-kilomètre, contre 0^{k}0377 en 1893.

Quant aux *dépenses* de graissage, elle s'élèvent à :

	1894.	1893.
Par train-kilomètre	0,0069	0,0102
Par véhicule-kilomètre (parcours à vides compris).	0,00045	0,00066
Par charge-unité-kilomètre	0,00017	0,00025

§ 16. APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

Le tableau ci-après donne, en valeur du jour, la situation des approvisionnements :

	APPROVISIONNEMENTS		TOTAUX	CHIFFRES correspondants pour 1893 (tarif de 1894)
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1894 (tarif de 1894)	restant à fournir en 1895 sur les marchés de 1894		
1° *Approvisionnements en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1894 :*				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	912,159 68	123,882 20	1,036,041 88	596,697 12
Combustibles.	19,622 73	»	19,622 73	180,717 04
Huile d'éclairage	58,921 55	»	58,921 55	54,511 77
Huiles et matières de graissage	147,311 98	17,330 35	164,642 33	113,262 87
Bois de construction.	1,196,652 27	100,135 12	1,296,787 39	1,038,889 26
Pièces de rechange neuves ou de remploi des locomotives et tenders, des voitures et wagons	2,565,854 24	190,080 07	2,755,934 31	2,716,084 83
Aciers, fontes et fers divers	343,422 40	4,237 »	347,659 40	403,745 69
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	332,230 57	»	332,230 57	259,872 98
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	42,605 45	»	42,605 45	100,165 24
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.	179,809 93	»	179,809 93	134,136 52
Matières et objets divers.	1,032,151 78	22,012 26	1,054,164 04	1,326,334 11
2° *Objets et matières transformables :*				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (1).	175,460 73	»	175,460 73	194,386,24
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux (1). . . .	209,455 17	»	209,455 17	194,573 67
Total conforme à l'annexe XXIII .	7,215,658 48			
A reporter. . .	7,215,658 48	457,677 »	7,673,335 48	7,313,377 34

(1) Déchets, débris de pièces brisées, pièces de rechange hors modèle non utilisables.

	APPROVISIONNEMENTS		TOTAUX	CHIFFRES correspondants pour 1895 (tarif de 1894)
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1894 (tarif de 1894)	restant à fournir en 1895 sur les marchés de 1894		
Report.	7,215,658 48	457,677 »	7,673,335 48	7,313,377 34
3° *Approvisionnements à la disposition des services consommateurs.*				
Stations et ateliers	1,392,996 31	»	1,392,996 31	1,257,470 98
Sections	633,525 19	»	633,525 19	665,277 58
4° *Ateliers.* — Pièces de rechange et matières de remploi à utiliser pour locomotives, tenders, voitures et wagons.	263,104 78	»	263,104 78	292,354 12
Roues pour locomotives, tenders, voitures et wagons	4,577,580 »	»	4,577,580 »	5,336,970 »
Valeur totale des approvisionnements .	14,082,864 76	457,677 »	14,540,541 76	14,865,450 02

A L'APPUI DU TABLEAU QUI PRÉCÈDE, l'annexe XXIV donne en détail les *quantités* et valeurs des principaux objets approvisionnés pour faire face aux nécessités de l'exploitation, et l'annexe XXV, le mouvement des mitrailles, matières et pièces mises hors d'usage, pendant l'exercice 1894.

II. — Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel.

Locomotives. — Les essais d'une locomotive à marchandises, pourvue d'une chaudière avec foyer en briques réfractaires, ont été continués.

Deux locomotives express ont été munies de systèmes de distribution, à vapeur à admission et émission indépendantes, permettant d'obtenir, au moyen de locomotives du système ordinaire, la plupart des avantages économiques réalisés ailleurs par l'emploi du système « Compound ».

Voitures. — Une voiture a été pourvue des appareils nécessaires en vue d'un essai de traction électrique, qui sera expérimenté en 1895.

L'Administration a adopté un type de voitures à trois essieux, pourvues d'un couloir latéral, à l'extrémité duquel se trouvent des water-closet. Cette disposition nouvelle est préférable à celle des water-closet dont la porte d'entrée se trouve dans les compartiments mêmes.

Wagons. — L'augmentation du tonnage de nos wagons à marchandises constitue une amélioration importante. Ce tonnage a été porté de 10 à 12 tonnes pour 10,000 wagons environ.

Pour les nouveaux wagons ouverts (un millier environ, commandés en 1894), l'appareil de suspension a été renforcé et même, pour certains

d'entre eux, la capacité de la caisse a été augmentée. Ces dispositions permettront de porter leur chargement à 15 tonnes (1).

Chauffage. — Les installations de chauffage à la vapeur à basse pression, des ateliers de Malines et de Ronet, adjugées en 1893, sont actuellement réalisées. En outre, le chauffage à la vapeur a été étendu à tous les trains des services Ostende-Bâle, Ostende-Cologne et Bruxelles-Cologne.

On s'est occupé d'outiller certaines gares frontières d'installations complètes destinées à effectuer la désinfection des bagages des voyageurs en temps d'épidémie.

Service des machinistes, chauffeurs et serre-freins. D'importantes extensions des cadres du personnel des machinistes, chauffeurs et serre-freins ont été réalisées en vue de réduire la durée de service de ces agents.

De nouvelles installations ont été effectuées dans l'intérêt du personnel ouvrier, notamment il a été construit des bâtiments à l'usage de dortoir, lavoir, réfectoire, salle de repos et salle de bains dans les stations de Saint-Ghislain, Quiévrain et Jemelle, des bâtiments pour dortoir, réfectoire et lavoir dans les gares d'Esschen, Verviers, Turnhout, Chimay et Audenarde. D'autres installations de l'espèce sont en voie d'achèvement.

Divers travaux et installations reconnus efficaces pour prévenir les suites d'imprudences et pour mettre le personnel à l'abri d'accidents ont été exécutés dans les ateliers et remises.

---

(1) *Voir*, en outre, pages 77 et 78 les améliorations introduites dans le service du matériel de transport.

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

§ 1er. VOYAGEURS.

Les résultats comparatifs des transports de voyageurs pendant les deux derniers exercices, sont résumés dans les trois tableaux qui suivent :

Prix normaux.

A. *Trains express.*

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1894.	1893.	1894.	1893.	1894.	1893.	1894.	1893.
		Voyages.	Voyages.			Kilom.	Kilom.		
Billets simples	1re	275,358	246,937	2,147,560 82	1,984,755 67	78.59	80.97	7.800	8.037
	2e	572,886	519,976	2,951,076 28	2,743,406 87	67.83	69.13	5.151	5.276
	3e	744,531	694,817	1,686,812 29	1,494,577 05	42.16	39.44	2.266	2.151
Ensemble	»	1,592,775	1,461,730	6,785,449 39	6,222,737 59	57.69	57.02	4.260	4.257
Billets aller et retour (1)	1re	419,454	320,152	2,001,061 96	1,606,531 68	62.94	66.21	4.771	5.018
	2e	841,712	706,166	2,764,181 16	2,343,756 83	57.70	58.32	3.284	3.319
	3e	1,452,098	1,242,796	2,212,040 50	1,834,385 14	39.97	38.72	1.523	1.476
Ensemble	»	2,713,264	2,269,114	6,977,283 62	5,784,673 65	49.02	48.70	2.572	2.549
Total	»	4,306,039	3,730,844	13,762,733 01	12,007,411 24	52.23	51.96	3.196	3.218

(1) Les billets d'aller et retour sont comptés chacun pour deux voyages.

B. *Trains ordinaires.*

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1894.	1893.	1894.	1893.	1894.	1893.	1894.	1893.
		Voyages.	Voyages.			Kilom.	Kilom.		
Billets simples	1re	315,472	319,980	762,051 92	761,016 42	31 62	31.13	2.416	2.378
	2e	1,538,793	1,532,296	2,171,645 28	2,135,720 67	24.45	24.14	1.411	1.394
	3e	12,121,939	12,035,392	8,661,841 55	8,414,327 62	18.25	17.84	0.715	0.699
Ensemble. . .	»	13,976,204	13,887,668	11,595,538 75	11,311,064 71	19.23	18.84	0.830	0.814
Billets aller et retour (1)	1re	635,838	645,000	814,293 23	825,072 81	20.97	20.94	1.281	1.279
	2e	2,963,174	2,920,312	2,378,543 90	2,282,056 94	17.42	16.95	0.803	0.781
	3e	21,269,710	20,674,236	10,718,630 33	10,165,942 80	16.25	15.85	0.504	0.492
Ensemble. . .	»	24,868,722	24,239,548	13,911,467 46	13,273,072 55	16.51	16.12	0.559	0.548
Total par trains ordinaires. .	»	38,844 926	38,127,216	25,507,006 21	24,584,137 26	17.49	17.11	0.657	0.645
Report trains express	»	4,306,039	3,730,844	13,762,733 01	12,007,411 24	52.23	51.96	3,196	3.218
Total des parcours à prix entiers (trains express et ordin. réunis)	»	43,150,965	41,858,060	39,269,739 22	36,591,548 50	20.96	20.21	0,910	0.874

Prix réduits.

Trains express et trains ordinaires réunis.

	CLASSES	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1894.	1893.	1894.	1893.	1894.	1893.	1894.	1893.
		Voyages.	Voyages.			Kilom.	Kilom.		
Militaires, enfants, électeurs, etc.	»	1,608,135	1,617,043	1,514,537 83	1,538,833 12	42.53	43.23	0.942	0.952
Abonnements (2) ordinaires. .	»	7,014,062	6,204,630	5,844,545 28	4,989,219 11	39.38	39.04	0.833	0.791
Abonnements d'étudiants. .	»	2,189,674	2,066,970	319,470 95	304,755 35	12.90	13.02	0.146	0.147
Abonnements d'ouvriers . .	»	19,848.086	18,421,374	2,412,712 51	2,228,720 19	14.75	14.74	0.122	0.121
Détenus et leurs gardiens . .	»	62,025	58,678	174,057 90	163,490 50	75.60	75.97	1.563	1.577
Émigrants	»	7,675	16,045	27,546 11	59,477 87				
Sociétaires	»	491,407	344,528	640,662 42	429,662 09				
Trains de plaisir	»	146,368	84,612	263,217 11	141,941 10				
Voyages circulaires	»	254,775	198,052	903,042 81	675,944 01	60.10	57.70	3.544	3.413
Total des parcours à prix réduits.	»	31,622,207	29,111,932	12,099,792 92	10,532,043 34	23.23	22.82	0.383	0.362
Report des parcours à prix entiers	»	43,150,965	41,858,060	39,269,739 22	36,591,548 50	20.96	20 21	0.910	0 874
TOTAL GÉNÉRAL (prix entiers et prix réduits)	»	74,773,172	70,969,992	51,369,532 14	47,123,591 84	21.92	21.28	0.687	0.664

(1) Les billets d'aller et retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(2) Pour les années antérieures, voir annexe XXXII et pour le détail de l'exercice 1894, voir annexes XXX et XXXI.

L'ensemble des transports de voyageurs *en trains express et ordinaires* se résume par classe, comme suit :

a) *Billets simples.*

	MOUVEMENT			RECETTE			Parcours moyen par voyage.		Produit moyen par voyage.	
	en 1894.	en 1893.	Différences pour 1894.	en 1894.	en 1893.	Différences pour 1894.	en 1894.	en 1893.	en 1894.	en 1893.
1re classe. . . .	590,830	566,917	+ 23,913	2,909,612 74	2,745,770 09	+ 163,842 65	53.51	52.84	4.925	4.843
2e —	2,111,679	2,052,272	+ 59,407	5,122,721 56	4,879,127 54	+ 243.594 02	36.22	35.54	2.426	2.377
3e —	12,866,470	12,730,209	+ 136,261	10,348,653 84	9,908,904 67	+ 439,749 17	19.63	19.02	0.804	0.778
	15,568,979	15,349,398	+ 219,581	18,380,988 14	17,533,802 30	+ 847,185 84	23 17	22.48	1.181	1.142

b) *Billets d'aller et retour* (1).

1re classe. . . .	1,055.292	965,152	+ 90,140	2,815,355 19	2,431,604 49	+ 383 750 70	37.65	35.96	2.668	2.519
2e —	3,804,886	3,626,478	+ 178,408	5,142,725 06	4,625,813 77	+ 516,911 29	26.33	25.01	1.352	1.276
3e —	22,721,808	21,917,032	+ 804,776	12,930,670 83	12,000,327 94	+ 930,342 89	17.77	17.15	0.569	0.548
	27,581,986	26,508,662	+1,073,324	20,888,751 08	19,057,746 20	+ 1,831,004 88	19.71	18.91	0.757	0.719

c) *Ensemble des billets simples et d'aller et retour.*

1re classe. . . .	1,646,122	1,532,069	+ 114,053	5,724,967 93	5,177,374 58	+ 547,593 35	43.34	42.21	3.478	3.379
2e —	5,916,565	5,678,750	+ 237,815	10,265,446 62	9,504,941 31	+ 760,505 31	29.86	28.82	1.735	1.674
3e —	35,588,278	34,647,241	+ 941,037	23,279,324 67	21,909,232 61	+ 1,370,092 06	18.44	17.84	0.654	0.632
	43,150,965	41,858,060	+1,292,905	39,269,739 22	36,591,548 50	+ 2,678,190 72	20.96	20.21	0.910	0.874

d) *Billets à prix réduits* (2).

1re classe. . . .	1,062,160	930,675	+ 131,485	1,682,538 52	1,416,081 88	+ 266,456 64	44.98	44.25	1.584	1.522
2e —	3,238,256	2,934,248	+ 304,008	3,423,726 05	2,873,979 42	+ 549,746 63	39.94	38.90	1.057	0.979
3e —	27,321,791	25,247,009	+2,074,782	6,993,528 35	6,241,982 04	+ 751,546 31	20.40	20.16	0.256	0.247
	31,622,207	29,111,932	+2,510,275	12,099,792 92	10,532,043 34	+ 1,567,749 58	23.23	22.82	0.383	0.362

e) *Totaux généraux.*

1re classe. . . .	2,708,282	2,462,744	+ 245,538	7,407,506 45	6,593,456 46	+ 814,049 99	43.98	42.98	2.735	2.677
2e —	9,154,821	8,612,998	+ 541,823	13,689,172 67	12,378,920 73	+ 1,310,251 94	33.43	32.25	1.495	1.437
3e —	62,910,069	59,894,250	+3,015,819	30,272,853 02	28,151,214 65	+ 2,121,638 37	19.29	18.81	0.481	0.470
	74,773,172	70,969,992	+3,803,180	51,369,532 14	47,123,591 84	+ 4,245,940 30	21.92	21.28	0.687	0.664

(1) Les billets d'aller et retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(2) Transports de militaires, d'enfants, d'électeurs, d'abonnés, de sociétaires, de détenus, etc.

Il résulte des tableaux qui précèdent que, par rapport à 1893, l'année 1894 a donné :

Pour les trains express	En plus, fr.	1,755,521 77
— ordinaires	En plus,	922,868 95
Pour l'ensemble des prix normaux. . . .	En plus,	2,678,190 72
— — réduits	En plus,	1,567,749 58
Pour la totalité des transports de voyageurs.	En plus, fr.	4,245,940 30

Les voyageurs avec billets d'aller et retour, pour lesquels il est accordé une réduction de 20 p. c., dominent dans les proportions suivantes :

	Billets simples.	Billets aller et retour. (20 p. °/o de réduction)	Ensemble.
En trains express.	1,592,775	2,713,264	4,306,039
— ordinaires.	13,976,204	24,868,722	38,844,926
	15,568,979	27,581,986	43,150,965
Si l'on y ajoute le mouvement des abonnés, des sociétaires et émigrants, des trains de plaisir, des voyages circulaires, des enfants et des militaires, etc., soit		31,622,207	31,622,207
		59,204,193	74,773,172

on constate que, sur 74,773,172 voyages effectués, 59,204,193, soit 79.2 p. c., l'ont été à prix réduits. Cette proportion a été de 78.4 p. c. en 1893.

Les transports par abonnement ont pris une extension considérable depuis 1873 (*voir* Annexe XXXII).

Pour les abonnements de 15 jours, en vigueur depuis juin 1893, *voir* Annexe XXXIII.

Recettes moyennes des voyageurs par voiture-kilomètre :

		1894				1893
		PLACES offertes par voiture.	PLACES occupées.	RECETTES par voyageur-kilomètre.	RECETTES par voiture-kilomètre.	RECETTES par voiture-kilomètre.
Express	1re classe	24	10.22	0.0692	0.71	0.67
	2e —	40	23.60	0.0560	1.37	1.30
	3e —	50	9.69	0.0377	0.37	0.36
Ordinaires	1re classe	24	2.99	0.0501	0.15	0.15
	2e —	40	11.77	0.0363	0.43	0.41
	3e —	50	13.08	0.0237	0.31	0.30
Ensemble	1re classe	24	5.33	0.0619	0.33	0.31
	2e —	40	11.50	0.0445	0.64	0.60
	3e —	50	12.66	0.0250	0.32	0.31

§ 2. VOYAGEURS, BAGAGES, MARCHANDISES, FINANCES, ÉQUIPAGES, CHEVAUX ET BESTIAUX.

a. *Mouvement.*

		UNITÉS.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES.		
			En 1894.	En 1893.	Différences pour 1894.
Trains de voyageurs	Voyageurs	Voyage.	74,773,172	70,969,992	+ 3,803,180
	Bagages	Kilogr.	35,014,100	32,412,600	+ 2,601,500
	Colis-journaux	—	1,011,277	859,855	+ 151,422
	Tarif n° 1, colis exprès (intérieur et mixtes).	—	13,337,870	12,929,752	+ 408,118
	Petits paquets (internat.)	—	87,211,362	81,665,731	+ 5,545,631
	Finances	Group.	702,355	854,074	— 151,719
	Equipages	Voiture.	1,807	1,686	+ 121
	Chevaux	Expédition.	5,281	5,078	+ 203
Trains de marchandises.	Petites marchandises	Kilogr.	277,882,007	269,379,236	+ 8,502,771
	Grosses marchandises (1)	—	29,231,743,000	28,165,305,000	+1,066,438,000
	Chevaux et bestiaux	Expédition.	56,846	54,666	+ 2,180

b. *Recettes.*

		Unités.	RECETTES TOTALES (2).			RECETTES MOYENNES PAR UNITÉ.	
			En 1894.	En 1893.	Différences pour 1894.	En 1894.	En 1893.
Trains de voyageurs.	Voyageurs	Voyage.	51,369,532 14	47,123,591 84	+4,245,940 30	0.687	0.664
	Tickets d'entrée dans les stations.	»	170,231 40	163,308 70	+ 6,922 70	»	»
	Bagages	Quintal.	1,541,544 91	1,396,002 77	+ 145,542,14	4.403	4.307
	Colis journaux	Kilogr.	72,516 64	61,658 70	+ 10,857 94	0.072	0.072
	Tarif n° 1, colis exprès (intérieur et mixtes).	—	1,234,890 05	1,191,049 39	+ 43,840 66	0 093	0.092
	Petits paquets (internat.)	Quintal.	2,234,600 97	2,185,174 90	+ 49,426 07	2.562	2.676
	Finances	Group.	179,458 30	234,378 59	— 54,920 29	0.256	0.274
	Équipages	Voiture.	72,403 30	69,061 54	+ 3,341 76	40.068	40.962
	Chevaux	Expédition.	202,263 08	194,931 55	+ 7,331 53	38.300	38.387
Trains de marchandises.	Petites marchandises	Quintal.	6,449,553 31	6,220,583 41	+ 228,969 90	2.321	2.310
	Grosses marchandises	Tonne.	84,828,963 46	81,856,771 18	+2,972,192 28	2.901	2.906
	Chevaux et bestiaux	Expédition.	1,394,130 58	1,343,596 83	+ 50,533 75	24.525	24.578
	Ensemble (2)	fr.	149,750,088 14	142,040,109 40	+7,709,978 74		

Pour les années antérieures, *voir* annexe XI.

(1) Non compris le mouvement sur les embranchements industriels, etc.

(2) Non compris les produits extraordinaires et divers (*voir* pages suivantes et les annexes X et XII).

ANNÉES.	PRODUITS MOYENS			
	par voyageur.	par tonne de grosses marchandises.	par kilomètre exploité.	par jour-kilomètre.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
1865	1.37	3.16	51,302	140.55
1870	1.14	2.90	52,219	143.07
1875	(1) 0.84	(2) 3.53	45,420	124.44
1880	(3) 0.88	(4) 3.43	41,805	114,22
1885	(5) 0.81	3.21	37,747	103.42
1886	0.75	3.09	36,416	99.77
1887	0.74	3.06	38,593	105.73
1888	0.73	2.99	40,787	111.44
1889	0.72	2.96	42,319	115.94
1890	0.70	3.02	43,481	119.13
1891	0.68	3.06	43,683	119.68
1892	0.68	3.01	42,936	117.31
1893	0.66	2.91	44,411	121.67
1894	(5) 0.69	(6) 2.90	46,517	127.44

§ 3. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

		En 1894.	En 1893.
Trains de voyageurs.	Garde de bagages . . . . . fr.	88,267 24	77,860 06
	Loyer des buffets	234,052 96	238,621 07
	Droit d'affichage	35,276 24	32,944 76
	Remise à domicile des colis postaux et non postaux .	103,727 75	98,998 96
	Total. . fr.	461,304 19	448,424 85

(1) Les prix de transport des voyageurs, en vigueur de 1851 à 1866, ont été diminués de 10 p. °/₀, à partir du 1er novembre 1871. Un barème différentiel avait été expérimenté de 1867 à 1871.

(2) Allongement du parcours moyen en raison de la reprise des lignes des Bassins-Houillers, en 1871, et de celles du Luxembourg, en 1875.

(3) Exposition et relèvement des prix de 5 p. °/₀ et taxation au kilomètre, en comptant pour une unité toute fraction de kilomètre. — La recette n'était que de 0,75 en 1879.

(4) Substitution du kilomètre à la lieue pour l'application des taxes, toute fraction de kilomètre comptant pour une unité.

(5) Années de l'Exposition d'Anvers ; la recette n'était que de 0,78 en 1884.

(6) *Voir* pp. 59 et suivantes les nouvelles réductions de taxes consenties par l'Administration.

		En 1894.	En 1893.
Trains de marchandises.	Amendes pour fausses déclarations . . . . . fr.	10,956 94	11,269 35
	Formalités en douane	221,303 30	223,525 70
	Dépôt et magasinage.	59,096 23	61,865 72
	Retard dans le chargement et le déchargement . . .	191,600 06	208,868 91
	Loyer de locomotives, tenders, matériel.	50,794 75	58,912 42
	— de tapissières	667,77	593 05
	Déchargement d'office	45,868,39	46,584 45
	Entretien et traction sur les raccordements. . . .	238,976 92	229,018 35
	Redevances pour usage de quais, voies	5,214 94	4,520 73
	Location de terrains, vidanges, etc.	55,975 39	56,412 09
	Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés, etc.	1,750,165 51	2,051,589 19
	Surtaxes non réclamées	985 57	1,014 56
	Recettes diverses.	90,072 70	125,050 22
	Total. . fr.	2,679,654 47	3,058,604 74
	Report trains de voyageurs. . .	461,304 19	448,424 85
	Ensemble (1). . fr.	3,140,958 66	3,507,029 59

§ 4. PRODUITS DIVERS (2).

Les produits divers encaissés par l'Administration des domaines, pour compte du Chemin de fer, du chef de loyer de bâtiments provisoirement inutiles, et de la vente d'herbages, de plantations, d'objets non réclamés ou hors d'usage, se sont élevés à . . fr. 83,842 38

1894.	1893.
	61,769 64
	(3) 1,087 44

§ 5. RÉDUCTIONS CONSENTIES SUR LE PRIX DE TRANSPORT.

La réduction de 50 p. % accordée sur les prix de transport, représente — non rompris les abonnements, ni les aller et retour, — une diminution de recette à concurrence des sommes ci-après :

---

(1) *Voir* ces résultats depuis l'origine, annexe XII.
(2) *Voir* annexe X pour les années antérieures.
(3) Encaissé en 1894.

		En 1894.	En 1893.
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. . . . fr.		1,102,641 28	1,115,567 17
Détenus et leurs gardiens		174,057 90	163,490 50
Émigrants		27,546 11	59,477 87
Sociétaires		640,662 42	429,662 09
Trains de plaisir		263,217 11	141,941 10
Transports militaires en débet . .	Hommes	411,896 55	425,265 95
	Chevaux	24,561 40	27,919 05
	Bagages et matériel de guerre. .	101,688 83	109,863 99
Transports militaires soldés par les intéressés . . .	Bagages et mobiliers.	13,909 20	13,605 »
	Équipages et chevaux	3,615 45	1,951 90
Chevaux de courses		28,172 05	25,248 30
Transports d'objets et d'approvisionnements pour .	départements ministériels . . .	10,085 80	9,140 30
	expositions	616 90	419 70
	divers	521 60	166 20
	armée et prisons.	116,524 90	111,825 50
Ensemble. . fr.		2,919,515 50	2,635,524 62

§ 6. RÉCAPITULATION DES TRANSPORTS PAR NATURE DE SERVICE.

Les tableaux suivants indiquent, pour 1894, l'importance relative des différentes catégories de transports effectués en service *intérieur, mixtes* et *internationaux.*

Mouvement.

	SERVICE INTÉRIEUR		SERVICES MIXTES.		SERVICES internationaux.		SERVICES réunis.
	Quantités.	Rapport p. %.	Quantités.	Rapport p. %.	Quantités.	Rapport p. %.	Quantités.
Voyageurs (1).	65,846,716	88.06	5,963,415	7.98	2,963,041	3.96	74,773,172
Bagages (quintaux).	203,203	58.04	27,320	7.80	119,618	34.16	350,141
Petites marchandises. . . . (kilogr.) (2)	240,568,009	63.40	51,663,145	13.62	87,211,342	22.98	379,442,516
Grosses — . . . . (tonnes) (3).	15,172,209	51.90	5,351,040	18.31	8,708,494	29.79	29,231,743
Finances. . . . . .(groups) (4).	331,922	54.38	182,059	25.92	138,374	19.70	702,355
Équipages. . . . . .(voitures).	1,443	79.86	81	4.48	283	15.66	1,807
Chevaux et bestiaux . . . . . .(expéd.).	41,346	66.55	8,113	13.06	12,668	20.39	62,127

(1) Les billets d'aller et retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(2) Pour constituer ce nombre, on a converti en kilogrammes les expéditions taxées au minimum, en appliquant : le poids moyen de 3 kilogrammes aux transports effectués avec timbres; le poids de 7 kilogrammes aux colis journaux; et le poids de 12 kilogrammes aux autres transports.

(3) Non compris le mouvement sur les embranchements industriels, etc.

(4) Pour constituer ce nombre, on a compté chaque expédition taxée au minimum, pour 2 groups de 1,000 francs.

Recettes.

	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES MIXTES.		SERVICES internationaux.		SERVICES réunis.
	Sommes.	Rapport p. °/₀.	Sommes.	Rapport p. °/₀.	Sommes.	Rapport p. °/₀.	Sommes.
Voyageurs. . . . . fr.	38,767,850 94	75.47	5,403,196 12	10.52	7,198,485 08	14.01	51,369,532 14
Tickets d'entrée dans les stations	170,231 40	100. »	»	»	»	»	170,231 40
Bagages.	638,782 40	41.44	61,645 95	4. »	841,116 56	54.56	1,541,544 91
Petites marchandises.	6,819,020 73	68.25	937,939 27	9.39	2,234,600 97	22.36	9,991,560 97
Grosses —	46,709,231 94	55.06	11,369,089 28	13.40	26,750,642 24	31.54	84,828,963 46
Finances	135,118 15	75.29	21,817 42	12.16	22,522 73	12.55	179,458 30
Équipages.	59,277 75	81.87	2,940 78	4.06	10,184 77	14.07	72,403 30
Chevaux et bestiaux	1,210,893 16	75.85	61,322 22	3.84	324,178 28	20.31	1,596,393 66
Produits extraordinaires	3,140.958 66	100. »	»	»	»	»	3,140,958 66
Ensemble . . fr.	97,651,365 13	63.87	17,857,951 04	11.68	37,381,730 63	24.45	152,891,046 80
Produits divers . . . . . fr.							83,842 38
Total. . . . fr.							152,974,889 18

Ces résultats accusent, vis-à-vis de ceux de 1893, les différences de recettes suivantes :

	A. SERVICE INTÉRIEUR.		*B.* SERVICES MIXTES.		*C.* SERVICES INTERNATIONAUX.	
	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.
Voyageurs	2,964,165 64	»	301,721 32	»	980,053 34	»
Bagages	43,313 80	»	1,430 45	»	100,797 89	»
Petites marchandises.	281,606 79	»	2,061 71	»	49,426 07	»
Grosses — . .	2,267,837 92	»	514,159 57	»	190,194 79	»
Finances.	»	46,888 57	3,056 65	»	»	11,088 37
Équipages	4,100 56	»	«	43 06	»	715 74
Chevaux et bestiaux.	74,291, 75	»	»	1,846 91	»	14,579 56
Totaux. . .	5,635,316 46	46,888 57	822,429 70	1,889 97	1,320,472 09	26,383 67
Différences pour 1894.	+ 5,588,427 89		+ 820,539 73		+ 1,294,088 42	

La répartition proportionnelle pour cent des recettes correspondant à ces trois natures de service était :

	A.	*B.*	*C.*
En 1893 de	63.50	11.71	24.79
Elle est, en 1894, de. . . .	63.87	11.68	24.45
Différence pour 1894	+ 0.37	— 0.03	— 0.34

II. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports, en 1894.

A. AMÉLIORATIONS ET INNOVATIONS DANS LES TARIFS.

§ 1er. VOYAGEURS ET BAGAGES.

a. *Service intérieur.*

Publication du 9e supplément aux conditions réglementaires comprenant notamment :

l'extension de la réduction de 50 p. c. aux électeurs pour les conseils de prud'hommes ;

des modifications aux dispositions relatives à la location de compartiments dans les trains réguliers ;

l'extension aux fonctionnaires, employés et médecins agréés de l'administration s'abonnant à moitié prix, des facilités de payement accordées pour les abonnements ordinaires d'un an, en 3e classe ;

l'autorisation donnée aux domestiques et ouvriers, porteurs de cartes d'abonnements ordinaires, de conserver par devers eux, dans les limites générales tracées par le règlement, des colis appartenant à leurs patrons, mais non destinés au trafic de la messagerie ;

la taxation des wagons réservés au transport exclusif des bagages d'un voyageur.

Convention pour la vente de billets à l'Office central, rue de l'Écuyer 65 et 67, à Bruxelles.

Suppression de la vente anticipée de billets dans les bureaux de Bruxelles, les samedis et la veille des fêtes, ainsi que la veille des jours de courses à Boitsfort et à Groenendael.

Transport en débet, avec réduction de 50 p. c., pour le compte du Département de la Guerre, des personnes indigentes appelées au chevet d'un membre de leur famille, en traitement dans un hôpital militaire.

Indication de la classe, sur les cartes d'abonnement, au moyen d'un timbre à l'encre rouge, grasse.

La réduction de 50 p. c. sur le prix des abonnements scolaires, est étendue 1° aux enfants et aux orphelins des fonctionnaires et agents des diverses administrations du Département, 2° aux enfants des membres de leur famille dont ces fonctionnaires et agents assument entièrement la charge.

Modifications au modèle des billets d'abonnements pour ouvriers, valables pour sept jours.

Réimpression des conditions réglementaires, comprenant les neuf suppléments parus.

Pendant la durée de l'Exposition d'Anvers, mise en distribution, à Douvres, les vendredis et samedis, de billets aller et retour à prix réduits, valables pour 6 jours, en destination d'Anvers.

Pendant la même période, les voyageurs porteurs de billets d'aller et retour,

à prix normaux, pour Anvers-Sud ont été autorisés à reprendre le train à Anvers-Est, et inversement, les voyageurs munis de billets d'aller et retour pour Anvers-Est ont pu prendre le train, au retour, à Anvers-Sud. Cette mesure a été maintenue, à titre définitif, après la clôture de l'Exposition.

Délivrance à Douvres de cartes d'abonnements valables pendant 15 jours sur tout le réseau des chemins de fer de l'État belge, combinées avec des billets d'aller et retour pour Ostende.

Délivrance aux électeurs se rendant au scrutin, de billets à prix réduits de 50 p. c., sans condition de résidence, c'est-à-dire au départ de n'importe quelle station du réseau de l'État où ils se trouvent momentanément.

Délivrance aux sociétaires de billets, avec autorisation de scinder leur voyage.

Admission des porions au bénéfice du tarif des abonnements hebdomadaires pour ouvriers.

Délivrance par les bureaux :

De Roux, Marchienne-au-Pont, Marchienne-Est, Charleroy, Couillet et Châtelineau-Châtelet, de billets d'aller et retour valables indifféremment pour Courcelles-Centre et Courcelles-Motte ;

De Courcelles-Centre et de Courcelles-Motte, de billets d'aller et retour pour Roux, Marchienne-au-Pont, Marchienne-Est, Charleroy, Couillet et Châtelineau-Châtelet, valables, au retour, pour Courcelles-Centre ou Courcelles-Motte, au gré des voyageurs ;

De Charleroy, de billets d'aller et retour pour Bruxelles-Midi, valables, au retour, pour Charleroy ou Dampremy, indifféremment.

b. *Services mixtes.*

Supplément au tarif, entre certains bureaux des chemins de fer de l'État et ceux du chemin de fer Grand-Central belge. Additions et modifications.

Revision et réimpression du tarif, entre certains bureaux des chemins de fer de l'État et des stations des Compagnies de Gand-Écloo-Bruges et de Gand-Terneuzen en transit par la ligne de Gand-Écloo-Bruges.

Revision et réimpression du tarif, entre certains bureaux des chemins de fer de l'État et les stations d'Anvers, Gand, Lokeren et St-Nicolas, de la Compagnie d'Anvers à Gand.

Revision et réimpression du tarif, entre certains bureaux des chemins de fer de l'État et les stations de la Compagnie pour l'exploitation de chemins de fer de l'État-Néerlandais (lignes du Liégeois-Limbourgeois).

Application aux abonnés en service mixte, des conditions de payement consenties pour les abonnements ordinaires d'un an, en 3e classe, lorsque ces abonnés voyagent entre les stations de l'État et celles des Compagnies :

pour l'exploitation de chemins de fer de l'État-Néerlandais (lignes du Liégeois-Limbourgeois) ;

de la Flandre occidentale (stations belges seulement) ;

de Gand-Terneuzen ;

de Malines-Terneuzen ;

de Termonde-Saint-Nicolas, et
du Grand-Central belge.

Délivrance aux électeurs qui se rendent au scrutin, de billets à prix réduits de 50 p. c. sans conditions de résidence, c'est-à-dire au départ de n'importe quelle station de la Belgique, où ils se trouvent momentanément.

c. *Services internationaux.*

Supplément au tarif, entre les stations des chemins de fer de l'État-Belge et du Nord-Belge, d'une part, les stations des chemins de fer du Grand-Central belge, de l'État-Prussien (directions à Altona, Breslau, Bromberg, Elberfeld, Erfurt, Francfort-sur-Mein, Hanovre, Cologne — rives gauche et droite du Rhin — et Magdebourg), de l'Etat-Saxon et du Louis de Hesse, d'autre part. Additions et modifications.

Supplément aux tarifs en service belge, français, anglais et allemand (chemins de fer du Grand-Central belge, de l'Etat-Prussien, de l'État-Saxon et du Louis de Hesse). Additions et modifications.

Revision et réimpression du tarif entre les chemins de fer anglais (South Eastern, London-Chatham et Dover et Great-Eastern), d'une part, et les chemins de fer de l'État-Prussien, de l'État-Saxon et du Louis de Hesse, d'autre part, viâ Douvres-Ostende, Douvres-Calais, Harwich-Anvers et Herbesthal/Bleyberg.

Vente par certaines stations de la Compagnie pour l'exploitation de chemins de fer de l'État-Néerlandais et de la Compagnie du chemin de fer hollandais de cartes d'abonnements, valables pendant quinze jours sur tout le réseau de l'État-Belge, combinées avec des billets d'aller et retour pour Esschen.

Pendant la durée de l'Exposition universelle d'Anvers :

1° Application de tarifs spéciaux provisoires au départ des stations françaises, néerlandaises, du chemin de fer Prince-Henri et de Vienne ;

2° Mise en distribution à Londres, les vendredis et samedis, de billets d'aller et retour pour Anvers, viâ Calais et viâ Ostende, à prix réduits de 50 p. c., et valables pour six jours.

Cette durée de validité a été portée à 30 jours, à partir du 25 juillet.

3° Mise en distribution à Londres, les samedis, de billets d'excursion 3e classe pour Anvers, viâ Ostende, à prix très réduits, valables jusqu'au dimanche soir et par les trains d'excursion désignés.

4° Mise en distribution, par les bureaux du Nord français, de cartes d'abonnements valables pendant 15 jours sur tout le réseau des chemins de fer de l'État et les lignes Nord-belges, combinées avec des billets d'aller et retour permettant d'effectuer le parcours du point de départ à la frontière, et inversement.

§ 2. VOYAGES CIRCULAIRES.

Revision et réimpression du fascicule II du Recueil des tarifs spéciaux des voyages circulaires à prix réduits.

Suppléments à ce fascicule : Modifications et additions.

L'Agence Carl Stangen, de Berlin, est autorisée à émettre des billets pour de nouveaux parcours en Belgique.

§ 3. TARIFS POUR MARCHANDISES.

a. *Services intérieur et mixtes.*

Conditions réglementaires.

Des modifications et des améliorations, suggérées par l'expérience et par les nécessités du service, ont été apportées aux conditions réglementaires, mises en vigueur le 1er septembre 1891, ensuite de la loi du 25 août de la même année (portant revision du titre du Code de commerce), concernant les contrats de transport.

Classification générale des marchandises.

1er mars. — Classification des *blocs de bois pour verrerie* et du *fourrage condensé* (nourriture hivernale), à la 3e classe, et de la *lessive « Phœnix »,* à la 2e classe.

1er juin. — Classification du *borate de chaux,* des *mattes de cuivre,* des *pierres de construction en grès, artificielles, taillées* et des *savons non parfumés en poudre*, à la 2e classe ; de *l'extrait de chêne liquide* et des *pierres de construction en grès, artificielles, non taillées,* à la 3e classe ; des *boues potassiques pour engrais* et des *copeaux* et *hachures* ou *éclats de bois,* à la 4e classe.

Déclassements des *chicorées en racines fraîches,* de la 3e à la 4e classe.

1er septembre. — Remaniement de la classification des *huiles,* du *goudron de gaz ou de houille* et de leurs dérivés.

Classification des *briques émaillées* à la 2e classe, de la *cérésine,* des *pannes en ciment* et des *tuiles en ciment,* à la 3e classe.

Déclassement du *galipot (résine)*, de la 1re à la 3e classe ; du *bitume* et de la *créosote en fûts,* de la 2e à la 3e classe.

1er octobre. — Classification des *écumes de sucreries,* des *gadoues,* de la *poudre d'os étuvés ou dégélatinés,* de la *poudre de corne* et des *sels de potasse bruts* destinés à l'amendement des terres, à la 4e classe.

Déclassement des *bois en grume,* des *bois de houillères* et des *billettes en bois ;* des *carottes,* du *chanvre en tige*, du *foin,* du *lin en tige,* des *navets,* des *perches* et des *tourteaux,* de la 3e à la 4e classe.

3 décembre. — Déclassement du *brai d'huiles minérales,* du *goudron d'huiles minérales en fûts* et du *goudron de gaz ou de houille,* de la 3e à la 4e classe.

6 — — Déclassement des *huiles de graissage épurées et transparentes,* de la 1re à la 2e classe.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n° 5 d'exportation maritime :

1er mars. Est rendu applicable à la *lessive* « *Phœnix* ».

Tarif spécial n° 6 d'exportation maritime :

1er mars. Est rendu applicable *aux pompes en caisses,* en général.

Tarif spécial n° 7 d'exportation maritime :

1er mars. Est rendu applicable aux *fils de fer ou d'acier* (*fils tréfilés*).

1er juin. Est rendu applicable à l'*acier en lingots, en brames, en lopins, en billettes, en largets* ou *en bidons.*

Tarif spécial n° 7bis d'exportation maritime :

1er mars. Est étendu : 1° à l'*acier en lingots, en brames, en lopins, en billettes, en largets* ou *en bidons;* 2° aux *fils de fer ou d'acier* (*fils tréfilés*).

Tarif spécial n° 8 d'importation maritime :

1er juin. Est rendu applicable aux transports de *borate de chaux.*

Tarif spécial n° 8bis pour les transports de sel brut à l'importation maritime :

1er juin. Le minimum de tonnage prescrit pour l'application de ce tarif est réduit de 100,000 à 50,000 kilogrammes.

Tarif spécial n° 14, applicable aux transports de combustibles expédiées des stations charbonnières belges, aux hauts-fourneaux du Luxembourg :

1er juin. Extension aux stations de Jemappes (gare privée de la Société des Produits) Jemappes (Rivage de la Société des Produits n° 1bis) et Jumet-Brûlotte (charbonnage du Centre de Jumet).

Tarif spécial n° 15 applicable aux transports de charbons destinés à l'embarquement à Mons (Bassin), Jemappes (Rivages), Namur (Meuse) et Warquignies (Rivages) :

1er juin. Extension aux stations de Jemappes (gare privée de la Société des Produits), Jemappes (rivage de la Société des Produits n° 1bis) et Jumet-Brûlotte (charbonnage du Centre de Jumet).

Tarif spécial n° 16, applicable aux expéditions de combustibles effectuées de certaines gares charbonnières vers les stations du chemin de fer Hainaut et Flandre :

1er juin. Extension aux stations de Jemappes (gare privée de la Société des Produits) et Jemappes (rivage de la Société des Produits n° 1bis).

Tarif spécial n° 18, applicable aux transports à effectuer de et vers le puits n° 5 des charbonnages de Bascoup :

1er juin. Extension aux stations de Flénu-Central (phosphates et engrais chimiques de Ciply), de Jemappes (gare privée de la Société des Produits) et de Jemappes (Rivage de la Société des Produits n° 1bis).

Tarif spécial n° 22, applicable aux transports de « brai de goudron de gaz ou de houille », à l'importation maritime :

1er mars. Extension à la station de Gilly (Sart-Allet) (Noël-Sart-Culpart).

Tarif spécial n° 24, applicable aux transports de planchettes à l'importation maritime :

1er juin. Extension aux stations de Cronfestu et de Verviers.

Tarif spécial n° 30, pour le transport des engrais et de certains produits agricoles et autres :

1er octobre. Est rendu applicable aux articles suivants : *engrais en général, fruits frais indigènes, en général, légumes frais et secs indigènes, en général, semences et graines, topinambours, tourteaux, abeilles, cire brute et miel.*

Tarif spécial n° 34, pour le transport des perches à houblon, de plus de 6 mètres :

1er et 15 mars. Extension aux stations de Bruxelles-Midi, de Buvrinnes et d'Enghien.

Tarif spécial n° 36, pour le transport des produits destinés à l'amendement des terres ou à l'amélioration des chemins :

1er juin. Est étendu aux *boues potassiques pour engrais.*

1er octobre. Extension du tarif aux articles ci-après : *bois de chauffage, bruyère et broussailles en wagons bâchés au moyen de bâches louées ou appartenant à l'expéditeur, chlorure de potassium, écumes de sucreries, fagots, fascines dites « hourettes », guano, nitrate de soude, noir pour engrais, poudre d'os étuvés ou dégélatinés, poudre de corne, sels de potasse bruts destinés à l'amendement des terres, betteraves, par 50 tonnes, à expédier aux distances de 100 kilomètres ou plus.*

Les prix de ce tarif sont réduits à partir du 101e kilomètre.

1er octobre. Création du *tarif spécial n° 37*, applicable :

1° Aux *boues et immondices des villes, gadoues, vidanges en tonneaux, transportées par 10,000 kilogrammes ;*

2° Aux *matériaux d'empierrement* dénommés ci-après et *transportés par 50,000 kilogrammes : cendrées et laitier, déchets de carrières, graviers en général, moellons bruts, pierrailles non concassées, terrils (pierres et terres provenant des fosses de charbonnages).*

1er octobre. Création du *tarif spécial n° 38*, applicable aux transports de *boues et immondices des villes, gadoues, vidanges en tonneaux, effectués par quantités d'au moins 100,000 kilogrammes à la fois et pour lesquels le matériel est fourni par les expéditeurs, sans redevance de parcours, ni de séjour.*

b. *Services internationaux et de transit.*

Conditions réglementaires.

Service Belge-Néerlandais :

1er mars. Modifications aux dispositions additionnelles des articles 6 et 10 du règlement et aux prescriptions générales concernant l'application du tarif.

1er mai. Modifications aux dispositions additionnelles de l'article 13 du règlement.

1er septembre. Modifications aux prescriptions générales concernant l'application du tarif.

Service Anglo-Belge viâ Anvers-Harwich et Grimsby :

1er août. Modifications aux articles 12 et 13 des conditions réglementaires.

Services Belges-Allemands et Belge-Luxembourgeois :

1er mai. Mise en vigueur de nouvelles conditions réglementaires communes aux divers tarifs directs pour le transport d'*animaux vivants* et de *véhicules de chemins de fer,* ainsi que de nouvelles prescriptions générales concernant l'application de ces tarifs.

1er juin. Modifications aux dispositions additionnelles à l'article 3 du Règlement du 1er janvier 1893, résultant d'une entente gouvernementale pour le trafic réciproque entre les chemins de fer de l'Allemagne, de l'Autriche-Hongrie, de la Belgique, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suisse, en vue d'adopter des prescriptions moins rigoureuses à l'égard d'objets qui, d'après la Convention internationale de Berne du 14 octobre 1890, sont exclus du transport ou n'y sont admis que sous certaines conditions.

Service Belge-Néerlandais-Allemand-Austro-Hongrois :

1er février. Mise en vigueur de nouvelles prescriptions générales concernant l'application du tarif.

Service Franco-Belge-Anzin :

1er mai. Publication de nouvelles conditions réglementaires et de nouvelles prescriptions générales concernant l'application des tarifs.

Classification générale des marchandises.

Service Belge-Néerlandais :

1er mai. Classification de la *carnallite* et du *plâtre phosphaté,* au tarif au tarif spécial n° II; des *déchets de viande pulvérisée,* à la 3e section, et de la *litière de tourbe,* au tarif spécial n° XXIII.

1er septembre. Classification du *carbonate de magnésie en cristaux ou en poudre,* à la 1re section; des *briques émaillées,* à la 2e section;

de la *cérésine*, à la 3e section ; de la *magnésite en morceaux, calcinée ou moulue* (*carbonate de magnésie natif*), à la 4e section ; des *fuel economisers*, de la *kieserite*, de la *krugite*, de la *schönite* et de la *sylvinite*, au tarif spécial no II.

Service Franco-Belge-Nord :

1er avril. Introduction de certains produits admis dans le tableau de classification en service intérieur Nord-Français.

Tarif en général.

Service Belge-Sud-Ouest Allemand :

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Service Belge-Rhénan-Westphalien :

1er janvier. Extension du tarif à de nouvelles stations allemandes.

1er avril. Extention du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Service Belge-Allemand :

1er janvier. Extension du tarif à une nouvelle station allemande.

1er avril. Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

1er juillet. Extension du tarif à de nouvelles stations allemandes.

Service direct au départ de la Belgique vers les ports desservis par les steamers de la Florenede-Dampskibs-Selskab :

1er janvier. Mise en vigueur d'un tarif combiné avec les services de navigation réguliers de la Florenede-Dampskibs-Selskab, pour le transport des marchandises par quantités de 2,000 kilogrammes et moins, au départ des stations belges vers certains ports du Danemark, de la Norwège, de la Suède, de l'Allemagne, de la Russie, de la Finlande, de la Méditerranée, du Levant et de la Mer Noire.

Service direct au départ de la Belgique vers les ports desservis par les steamers de l'Ostlandske Lloyd et de la Gotha :

1er juin. Mise en vigueur d'un tarif pour le transport des marchandises par quantités de 2,000 kilogrammes et moins, au départ des stations des chemins de fer belges vers les principaux ports desservis par les services réguliers de navigation de « l'Ostlandske Lloyd » : *Arendal, Christiania, Christiansand*, et de la « Gotha » : *Gothembourg*.

Service direct au départ de la Belgique vers les ports desservis par les steamers du « Norddeutscher Lloyd » :

1er septembre. Mise en vigueur d'un tarif pour le transport des marchandises par quantités de 2,000 kilogrammes et moins, au départ des stations des chemins de fer belges vers les ports du Brésil, de la République Argentine, de l'Uruguay, de l'Égypte, de l'Asie

(notamment de la Chine et du Japon) et de l'Australie, desservis par les services réguliers de navigation du « Norddeutscher Lloyd ».

Service Franco-Belge-Nord :

1er mars. Publication d'un nouveau tarif (fascicule C), pour le transport *des valeurs, finances, œuvres d'art, objets précieux, dépouilles mortelles* et de *certains articles sujets à l'inflammation spontanée, à l'explosion ou répandant une mauvaise odeur.*

Service Belge-Suisse :

1er juin. Publication d'un deuxième supplément au tarif Belge-Suisse pour le transport de certaines marchandises qui, jusqu'à cette date, n'étaient pas admises en trafic direct.

Tarifs internationaux pour le transport des colis dits « petits paquets ».

1er mai. Mise en vigueur d'un nouveau tarif applicable aux « *petits paquets* » échangés entre la Belgique et les États-Unis de l'Amérique du Nord, viâ Brême ou Hambourg.

1er décembre. Création entre la Belgique et la Suède d'un service d'échange de colis « *petits paquets* », avec ou sans déclaration de valeur, jusqu'à concurrence de 50 kilogrammes.

Tarif de l'Union postale universelle :

1er mars. Admission des colis postaux avec valeur déclarée échangés avec l'administration des postes du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et de l'Irlande.

1er mars. Admission des colis postaux déclarés à la valeur, échangés entre la Belgique et les colonies anglaises, en transit par l'Angleterre.

Service Anglo-Belge, viâ Ostende :

1er octobre. Publication d'un nouveau tarif pour le transport des colis de 200 kilogrammes et moins entre la Belgique, d'une part, la Grande-Bretagne et l'Irlande, d'autre part.

Tarifs spéciaux ou exceptionnels.

Service Belge-Néerlandais :

Tarif spécial n° VII pour le transport de *vins en fûts, en paniers ou en caisses.*

1er mars. Extension à la station de Dordrecht.

Tarif spécial n° XV pour le transport de *perches à houblon de plus de 6 mètres.*

1er mars. Extension aux stations de Bruxelles-Midi et de Bruxelles-Ouest.

15 mars. Extension aux stations de Buvrinnes et d'Enghien.

1er mai. Mise en vigueur du tarif spécial n° XXIII, applicable aux transports de *tourbe pour litières,* à effectuer des gares néer-

landaises vers les points frontières de Vierves, Givet, Lamorteau et Athus.

Service Anglo-Belge, viâ Grimsby :

1er février. Création du tarif spécial nº VII, pour le transport de *laine brute,* de *déchets de laine* et de *peaux de mouton en laine,* à effectuer vers certaines stations belges.

Service Belge-Rhénan-Westphalien :

1er janvier. } Extension des tarifs exceptionnels nos 13, 14 et 16 à de nou-
1er avril. } velles stations allemandes.

1er avril. Extension du tarif exceptionnel nº 6 à une nouvelle station belge.

1er mai. Mise en vigueur d'un nouveau tarif pour le transport d'*animaux vivants* et de *véhicules de chemin de fer.*

1er juillet. Extension de ce dernier tarif : 1º à la station de Sottegem, pour les expéditions d'*animaux vivants;* 2º à quelques nouvelles stations belges pour les envois de *véhicules de chemin de fer,* en destination d'Aix-la-Chapelle.

1er — Abaissement à 50,000 kilogrammes du minimum de poids de 100,000 kilogrammes par expédition exigé antérieurement pour obtenir l'application des prix de la 2e catégorie du tarif exceptionnel nº 8 (trafic d'exportation par les ports de mer belges ou celui de Terneuzen).

1er — Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel nº 22(nouveau) pour le transport de *fil d'étoupe simple écru,* par wagon complet de 5,000 kilogrammes au minimum.

1er — Extension :

1º du tarif exceptionnel nº 7 à de nouvelles stations belges et allemandes ;

2º des tarifs exceptionnels nos 6, 16 et 17 à de nouvelles stations allemandes ;

3º du tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes* et *briquettes de charbon* (au départ de l'Allemagne), à de nouvelles stations belges.

Service Belge-Allemand :

1er janvier. Extension des tarifs exceptionnels nos 6, 8 et 17 à de nouvelles stations allemandes.

1er avril. Extension des tarifs exceptionnels nos 6, 8 et 14 à de nouvelles stations allemandes.

1er mai. Mise en vigueur d'un nouveau tarif pour le transport d'*animaux vivants* et de *véhicules de chemin de fer.*

1er juillet. Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel nº 12 pour le transport de *sels potassiques bruts pour engrais,* tels que : *kainite, karnallite, kieserite, krugite, schoïnite* et *sylvenite,* par wagon complet d'au moins 10,000 kilogrammes.

1er — Extension des tarifs exceptionnels nos 6, 6bis, 14, 15 et 17 à de nouvelles gares allemandes.

Service Belge-Sud-Ouest-Allemand :

Tarif Belge-Sud-Ouest-Allemand pour le transport d'*animaux vivants* et de *véhicules de chemin de fer.*

1er mai. Mise en vigueur :

1° du fasciscule 1 (relations entre les stations belges et celles du chemin de fer de l'Alsace-Lorraine);

2° du fascicule 2 (relations entre les stations belges et celles du chemin de fer Louis de Hesse);

3° du fascicule 3 (relations entre les stations belges et celles du chemin de fer du Palatinat);

4° du fascicule 4 (relations entre les stations belges et celles du chemin de fer de l'État de Bade);

5° du fascicule 6 (relations entre les stations belges et celles des chemins de fer régis par la Direction royale de Francfort-sur-Main);

6° Du fascicule 7 (relations entre les stations belges et celles du chemin de fer Main-Neckar).

Tarifs exceptionnels pour les transports des houilles, cokes, etc.

Extension à de nouvelles stations belges et allemandes.

1er février. Introduction de la station de *Gelnhausen* dans le tarif exceptionnel pour le transport des *bois* entre les gares belges et les stations des chemins de fer régis par la Direction royale de Francfort s/Main.

1er février. Mise en vigueur de taxes exceptionnelles pour le transport de *minerais* entre les stations belges et la gare de *Friedrichssegen* de la Direction royale des chemins de fer à Francfort s/Main.

1er mai. Introduction de prix réduits pour le transport des *cotons bruts* des ports de mer belges et de celui de Terneuzen, vers l'Alsace.

1er juin. Introduction de la gare de *Fahrnau* dans les tarifs exceptionnels pour le transport de *l'extrait de bois de teinture, gambier, cachou, suif* et *huile de poisson* entre les ports de mer belges et celui de Terneuzen et les gares du chemin de fer de l'État de Bade.

Service belge Prince-Henri :

Extension du tarif exceptionnel des *houilles, cokes,* etc., à de nouvelles stations belges.

Service Franco-Belge-Nord :

1er avril. Mise en vigueur d'un tarif réduit (tarif commun d'exportation n° 15) pour le transport à petite vitesse du *ciment en fûts ou en sacs,* par wagons complets, au départ de certaines gares françaises vers Cappellen (près Anvers).

1er juillet. Mise en vigueur d'un nouveau tarif spécial n° VIII pour le transport de *scories de forges et de laminoirs* par quantités de 10,000 kilogr. et de 50,000 kilogr., vers Anvers, Gand et Terneuzen, pour l'exportation.

Service Franco-Belge-Allemand :

1er juin. Publication du 2e supplément au tarif de réexpédition au départ d'Elbing et de Kœnigsberg pour le transport des *lins, chanvres, filasses, étoupes,* etc., originaires de la Russie et à destination de certaines stations belges et françaises et de Terneuzen.

Service Belge-Austro-Hongrois :

1er février. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des *racines de chicorées séchées,* entre certaines stations belges et Agram (station du chemin de fer Sud-Autrichien).

B. AMÉLIORATIONS ET INNOVATIONS APPORTÉES DANS LE SERVICE DES TRAINS.

§ 1er. TRAINS DE VOYAGEURS.

L'Administration s'est attachée à compléter les mesures propres à faciliter aux ouvriers les communications entre leur domicile et le lieu de leur travail. Elle s'est efforcée de faire disparaître les stationnements prolongés dans les stations de coïncidence ou au point d'embarquement pour le retour.

Pour arriver à ces résultats :

a) des trains nouveaux ont été mis en marche entre Lierre et Anvers, Herzele et Denderleeuw, Rivage et Trois-Ponts, Gand (Sud) et Gentbrugge (Sud), Wavre et Bruxelles (Q.-L.), Grammont et Haine-Saint-Pierre, Haine-Saint-Pierre et Braine-le-Comte, Ath et Mons, Liége (Guillemins) et Verviers.

b) Le train de marchandises n° 3433 partant de Faurœulx à 7 heures 45 du soir a été affecté au transport des ouvriers entre cette station et Piéton.

c) Le point de départ du train n° 2391 a été fixé à Denée, au lieu d'Ermeton.

d) On a prescrit l'arrêt du train n° 403 à Laeken et celui du train n° 695 à Burst et à Herzele.

e) Enfin l'horaire des trains nos 2157 et 959 a été modifié respectivement pour les parcours de Landen à Statte et de Braine-le-Comte à Manage.

*
* *

Les améliorations ci-après ont été introduites dans le service des trains de voyageurs :

Depuis le 3 janvier :

Un train se rend, la nuit du dimanche au lundi, de Liége à Verviers, afin de permettre aux habitants des localités voisines de cette ligne d'assister aux représentations théâtrales à Liége.

Depuis le 5 janvier :

Un train express part de Bruxelles-Midi pour Charleroy à 8 heures 30 du matin, afin de remédier à l'absence de communications rapides entre ces deux villes après 7 heures du matin.

Il a été créé, en sens inverse, un express partant de Charleroy à 1 heure 48 et arrivant à Bruxelles-Midi à 3 heures 07 du soir.

Depuis le 1er mai :

Un train direct a été créé à titre d'essai entre Mouscron-Courtrai-Bruxelles-Nord et vice-versâ; à l'aller, il quitte Mouscron à 9 heures 05 du matin; son retour de Bruxelles-Nord a lieu à 7 heures 50 du soir.

Cette mesure a permis d'améliorer les relations entre les principales localités de la ligne de Mouscron-Courtrai-Denderleeuw-Bruxelles et de faciliter leurs communications avec le reste du pays.

Les améliorations ci-après ont été apportées dans le service des trains de voyageurs sur la ligne du Luxembourg.

Afin de permettre aux voyageurs de Bruxelles de se rendre plus facilement à Dinant dans l'après-midi, un train direct part, pendant l'été, de Bruxelles-Nord à 3 heures 48 du soir et arrive à Namur à 5 heures 15, en correspondance avec le train n° 12, partant à 5 heures 23 pour Dinant.

En sens contraire, un train omnibus part de Namur pour Bruxelles-Nord à 5 heures 28 du soir.

Pour obvier à l'absence de communications entre Ciney et Arlon, depuis 8 heures 31 du matin jusqu'à 2 heures 31 du soir, le train n° 718, partant de Bruxelles-Nord pour Ciney à 8 heures 42 du matin, continue jusqu'à Arlon.

Offrant, de même, une communication nouvelle pour Bruxelles, entre les départs d'Arlon de 10 heures 04 du matin et de 3 heures 28 du soir, le train n° 745, qui quittait Ciney à 4 heures 21 du soir, part actuellement d'Arlon à 12 heures 48.

La création du train omnibus quittant Namur à 5 heures 28 du soir et dont il a été question plus haut, a permis de rendre le train n° 745 direct sur le parcours de Namur à Bruxelles et d'avancer ainsi l'heure d'arrivée à Bruxelles des voyageurs venant de Dinant.

Depuis le 1er juin :

Un train express de 3 classes partant de Mons pour Bruxelles-Midi à 9 heures 01 du matin est venu augmenter les communications entre ces deux villes.

Les habitants du Tournaisis ayant réclamé un train direct pour Bruxelles vers le milieu de la matinée, l'Administration a transformé en express, le train ordinaire n° 908 qui partait d'Ath pour Bruxelles à midi 48, et qui part actuellement de Tournai à 10 heures 48 du matin. Les voyageurs quittant Lille à 9 heures 50 du matin arrivent ainsi à Bruxelles, à midi 29.

En conséquence, le train n° 906 partant de Tournai à 11 heures 40 du matin a été rendu omnibus sur tout son parcours.

Deux trains nouveaux ont augmenté les communications entre Anseghem et Ingelmunster. L'un quitte Ingelmunster à 3 heures 10; l'autre, Anseghem, à 4 heures 40 du soir.

Depuis le 1er juillet :

Le train express n° 111, qui partait de Bruxelles pour Ostende-Quai, à 6 heures 08 du soir, devait souvent être dédoublé, en été, par suite d'affluence

de voyageurs. Pour éviter cet inconvénient, on a fait continuer en été, jusqu'à Ostende-Quai, l'express n° 48, quittant Louvain pour Malines, à 5 heures 35 du soir : Il enlève, pour Gand, Bruges et l'Angleterre, les voyageurs venant des trains n^{os} 78 et 76, qui les années précédentes, devaient venir prendre le train n° 111 à Bruxelles.

Pour améliorer les communications avec la plage de Nieuport, des trains express ont été établis en été, à titre d'essai, entre Gand-Sud et Nieuport-Bains, et vice-versâ. Les départs de Gand ont été fixés à 10 heures 47 du matin et à 5 heures 58 du soir et les retours de Nieuport à 10 heures 05 du matin et à 7 heures 15 du soir.

Pour faire droit à d'instantes réclamations, des trains nouveaux ont été mis en marche entre Tirlemont et Moll et vice-versâ. Le départ de Tirlemont a été fixé à 10 heures 28 du matin et le retour de Moll à 5 heures 32 du soir.

Depuis le 5 novembre :

Un nouveau train quittant Virton-Saint-Mard à midi 14, permet aux voyageurs de prendre à Marbehan, à 1 heure 21, le train n° 745 allant vers Jemelle. Par suite, on a pu supprimer le train n° 2343 marchant à vide entre Arlon et Marbehan, et en organiser un autre partant d'Arlon pour Virton-Saint-Mard, viâ Athus, à 5 heures 05 du soir.

Enfin le train n° 2307, qui partait d'Arlon pour Halanzy à 5 heures 55 du soir, les jours de marché à Arlon, a été supprimé, ainsi que son retour, le train n° 2310.

* * *

Un train dit « l'Ostende-Vienne express », uniquement composé de voitures de luxe (wagons-lits et voitures-restaurant), a été organisé entre Ostende et Vienne, pour desservir les relations de l'Angleterre, de la Belgique et de l'Allemagne avec Vienne et l'Orient et inversement.

Ce train part d'Ostende à 5 heures 55 du soir avec la correspondance du train quittant Londres à 10 heures du matin. Il arrive à Vienne le lendemain à 4 heures 20 du soir, en coïncidence avec l'Orient-Express.

En sens inverse, il quitte Vienne à 11 heures du matin avec la correspondance de l'Orient-Express et arrive à Ostende à 10 heures 04 du matin en coïncidence avec le bateau de 10 heures 35 qui donne correspondance à Douvres aux trains anglais quittant cette ville à 2 heures 45 du soir et arrivant à Londres à 4 h. 25 et 4 heures 30.

Les voyageurs ont ainsi la faculté d'effectuer le trajet de Londres à Vienne dans des conditions exceptionnelles de confort en 29 heures 20 minutes et le trajet de Vienne à Londres en 30 heures 25 minutes.

* * *

Le train n° 115 Nord, partant de Paris pour Liége à midi 40 et le train n° 112 Nord, partant de Liége pour Paris a 5 heures 50 du matin ont été mis en correspondance, à Liége, avec l'Ostende-Vienne-Express.

* * *

Avant le 1er mai, il fallait partir de Cologne à 10 heures 45 du matin pour arriver le lendemain à Londres à 8 heures 45 du matin, via Anvers-Sud-Harwich. Le service a été modifié de telle façon qu'en partant de Cologne à 1 heure 45 du soir, on arrive à Londres à 8 heures 05 du matin par la même voie. La durée du trajet de Cologne à Londres a donc été réduite de 22 heures à 18 heures 20 minutes.

* * *

Le stationnement à Anvers du train n° 18, quittant Esschen à 9 heures 32 du soir, a été réduit à sa plus stricte limite (7 minutes au lieu de 28 minutes), et ce changement combiné avec une accélération du service sur les parcours hollandais et français a permis au train correspondant de partir d'Amsterdam à 6 h. 10 du soir au lieu de 5 heures 30 du soir et d'arriver à Paris à 5 heures 50 au lieu de 6 heures 10 ; d'où une diminution d'une heure dans la durée du trajet entre Amsterdam et Paris.

Grâce à ce changement, l'administration des postes françaises a pu comprendre dans la première distribution de Paris, les correspondances postales des Pays-Bas, d'Anvers et de Bruxelles arrivées par ce train, et qui auparavant étaient comprises dans la deuxième distribution.

C'est là une importante amélioration, tant au point de vue du service des voyageurs qu'au point de vue postal.

* * *

L'heure d'arrivée à Ostende des trains internationaux nos 117 et 74 a été respectivement avancée de 22 et 16 minutes. Le train n° 108 a été retardé de 18 minutes au départ d'Ostende.

Ces modifications ont été prescrites dans le but d'éviter les croisements dangereux dans la passe du stroombank et dans la petite rade d'Ostende, aux bateaux quittant Ostende pour Douvres à 11 heures 15 du soir et Douvres pour Ostende à 8 heures du soir.

* * *

Affectation des voitures internationales. — Pour déranger le moins possible, en cours de route, les voyageurs du service international en Belgique ou transitant par la Belgique, et favoriser ainsi le développement du trafic international par les lignes de l'État-Belge, des restrictions ont été apportées à l'utilisation des voitures directes internationales, par les voyageurs du service intérieur.

* * *

A l'occasion de l'Exposition d'Anvers, des services de voitures directes ont été établis, savoir :

1° pour les voyageurs de 1re et 2e classe, entre Anvers et Bâle, dans les trains partant d'Anvers pour Bâle à 5 heures 40 du matin et à 4 heures 46

du soir, et dans ceux quittant Bâle pour Anvers à 9 heures 55 du matin et à 9 heures 41 du soir.

Ce service a été maintenu après la clôture de l'Exposition ;

2° pour les voyageurs de 1re et 2e classe, entre Anvers et Cologne, dans les trains partant d'Anvers pour Cologne à 8 heures 41 du matin et à midi 52 et dans ceux quittant Cologne pour Anvers à 9 heures 03 du matin et à 1 heure 45 du soir.

Ce service n'a fonctionné que pendant la période du 1er mai au 30 septembre ;

3° pour les voyageurs de 2e classe entre Paris et Anvers, dans les trains partant de Paris à 11 heures du soir, à 8 heures 20 du matin et à midi 40 et dans ceux quittant Anvers à 11 heures 27 du matin, à 4 heures 37 du soir et à 10 heures 12 du soir.

Ce service a été maintenu après la clôture de l'Exposition et s'il n'a pas été établi pour les voyageurs de 1re classe, c'est parce que ceux-ci disposent dans les trains, indiqués plus haut, de voitures de 1re classe du service Paris-Amsterdam pour effectuer le trajet Paris-Anvers sans transbordement en cours de route ;

4° pour les voyageurs de 1re classe, par service de wagons-lits entre Paris et Amsterdam, dans les trains partant de Paris à 11 heures du soir et d'Amsterdam à 6 heures 10 du soir.

Ce service n'a fonctionné que du 19 juillet au 10 novembre.

*
* *

Onze voitures mixtes 1re et 2e classe et dix voitures de 3e classe munies de water-closet ont été mises en service en 1894. Les voitures de l'espèce avaient d'abord été exclusivement réservées pour les trains internationaux, mais il a été possible d'en faire entrer quelques-unes dans la composition de certains trains à long parcours du service intérieur. Cette mesure sera étendue au fur et à mesure que de nouvelles voitures à water-closet seront fournies.

*
* *

Une nouvelle voiture de 1re classe pour transport de malades, offrant plus de confort que les anciennes voitures, a été mise en service pendant l'année 1894.

*
* *

Annonce du retard des trains. — Une nouvelle règlementation a été adoptée. Elle a eu pour résultat, tout à la fois d'assurer mieux cette partie du service et de réduire notablement le nombre des télégrammes de service échangés sous le régime des instructions précédentes.

Délais d'attente. — En vue d'assurer les correspondances dans les meilleures conditions possibles, de nouveaux délais d'attente ont été prescrits aux stations de coïncidence.

Ainsi, le train n° 76, quittant Verviers pour Bruxelles à 5 heures 13 du soir, manquait parfois la correspondance du train n° 48 pour Anvers. Actuellement

son attente à Verviers, en cas de retard du train n° 6 allemand, est limitée à 20 minutes. Un délai d'attente équivalent a été prescrit au train n° 48 à Louvain et au train n° 11 à Malines.

*
* *

Lorsque le train n° 570, quittant Herbesthal à 2 heures 25 du soir, était expédié avec un certain retard, les voyageurs de Dolhain pour Bruxelles manquaient à Verviers-Ouest, la correspondance de l'express n° 76 partant de Verviers à 3 heures 15 du soir.

Pour remédier à cet état de choses, un arrêt exceptionnel est prescrit au train n° 76 à Dolhain, lorsque le train n° 570 a un retard de 30 minutes et plus.

Il a été décidé, en outre, qu'en cas de retard de 20 minutes et plus du train correspondant allemand, le train n° 76 serait expédié de Verviers à l'heure réglementaire et que le train allemand attardé continuerait, en spécial, de Verviers à Bruxelles-Nord, aux frais de l'Administration de la Rive Gauche du Rhin.

*
* *

Lorsqu'il avait au départ de Charleroy un retard de plus de 10 minutes, le train n° 122 nord partant de Charleroy à 1 heure 34 du soir avec la correspondance de Cologne du train n° 6 allemand, était réuni, à Jeumont, au train n° 124 nord. Celui-ci l'attendait quelle que fût l'importance de son retard.

Il a été décidé de ne plus réunir cette correspondance à Jeumont au train n° 124 nord que dans le cas où elle aurait, à l'arrivée dans cette gare, un retard de 11 à 30 minutes.

Si le retard était supérieur à 30 minutes, le train n° 124 nord serait expédié de Jeumont à l'heure réglementaire et la correspondrnce de Cologne suivrait dans ce cas, avec son retard, en train n° 122 de Jeumont à Aulnoye et en train spécial d'Aulnoye à Paris, aux frais (à raison de un franc par kilomètre) de l'Administration responsable du retard.

*
* *

Le train partant d'Amsterdam, à 7 heures 20 du matin, manquant souvent à Bruxelles la correspondance pour la France, il a été convenu avec les Compagnies néerlandaises que le train correspondant n° 8, quittant Anvers à 11 heures 27 du matin, partirait sans la correspondance néerlandaise, lorsqu'il ne pourra être rendu à Anvers-Est avec un retard inférieur à 11 minutes.

En cas de retard de 11 à 30 minutes, la correspondance néerlandaise sera acheminée sur Bruxelles-Midi par un train spécial quittant Anvers à 11 heures 44 du matin et arrivant à Bruxelles-Midi à 12 heures 48 du soir, après avoir transmis sa correspondance pour Bruxelles-Nord à un train spécial qui part de Schaerbeek à 12 heures 36 du soir, pour arriver à Bruxelles-Nord à 12 heures 42 du soir.

*
* *

Lorsque le train n° 8 est expédié d'Anvers avec un retard de moins de 11 minutes et qu'il subit entre Anvers et Bruxelles-Nord un retard supplémentaire qui ne lui permet plus d'atteindre, à Bruxelles-Midi, la correspondance du train n° 169 pour Paris, la station de Bruxelles-Nord organise un train spécial de Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi, en suivant l'horaire officiel du train n° 8. Les voyageurs de Bruxelles-Nord pour la France peuvent de cette façon arriver à Bruxelles-Midi avant l'expédition du train n° 169 pour Paris.

*
* *

Pour assurer aux voyageurs qui partent de Paris par le train n° 115 nord, la correspondance pour l'Allemagne, il a été convenu, d'accord avec la Compagnie du Nord, que le train n° 75, quittant Liége à 7 heures 10 du soir, serait expédié de cette station, sans la correspondance de Paris, chaque fois que le train n° 115 nord aurait un retard supérieur à 18 minutes, et qu'en cas de retard de 19 à 47 minutes, le train n° 115 Nord serait expédié en spécial de Liége à Herbesthal aux frais de l'Administration responsable du retard.

*
* *

Les trains n^{os} 74 et 92, quittant Verviers pour Ostende et Bruxelles à 6 heures 59 du soir et 7 heures 06 du soir, sont soumis au départ de Verviers à un délai d'attente, respectivement de 20 et 25 minutes, en cas de retard dans l'arrivée du train n° 12 allemand. Passé ce délai, la correspondance était auparavant considérée comme manquée et les voyageurs n'avaient plus aucun moyen de continuer leur voyage, le même jour. Pour remédier à cet inconvénient, il a été convenu, d'accord avec la Direction Royale des chemins de fer Rive Gauche du Rhin, que toutes les fois que, par suite de retard du train n° 12 allemand, la correspondance n'aura pas été remise au train n° 74 ou à celui n° 92, endéans les limites de leur délai d'attente, elle continuerait, en train spécial sur Bruxelles, aux frais de l'Administration allemande.

*
* *

Affectation des trains. — Diverses modifications, notamment les suivantes, ont été apportées à l'affectation des trains :

Le train n° 21, quittant Bruxelles à 5 heures 55 du soir et assurant à Anvers la correspondance pour Londres via Harwich, n'était accessible qu'aux voyageurs allant au-delà de Malines vers Terneuzen et Anvers-Sud. Il a été rendu accessible aux voyageurs pour Malines et au-delà, dans toutes les directions.

De même le train n° 67, qui ne prenait auparavant à Bruxelles, en fait de voyageurs pour Louvain, que ceux de 1re et de 2^{e} classe amenés par les trains n^{os} 104 et 182, et à Liége, que ceux pour Welkenraedt et au-delà ainsi que ceux amenés par le train n° 573 et provenant de la ligne de Hasselt à Herbesthal, a aussi été rendu accessible à tous les voyageurs.

Le train n° 146 quittant Ostende-Quai pour Luxembourg et Bâle à 4 heures 09

du soir, a été rendu accessible entre Ostende et Bruxelles-Nord à tous les voyageurs, sauf pendant la période du 1er juillet au 30 septembre. Sur le parcours de Bruxelles-Nord à Luxembourg, il a été rendu accessible à tous les voyageurs, durant toute l'année.

*
* *

En vue d'activer l'envoi des plis électoraux aux chefs-lieux de cantons judiciaires et d'arrondissements, les agents des postes, chargés de la transmission de ces plis, ont été autorisés à prendre place dans les fourgons des trains de marchandises et des trains de voyageurs ne comprenant pas de voiture de 3e classe.

*
* *

Transport des colis postaux. — Le transport des colis postaux a été réglé d'une façon précise quant à l'horaire des envois, dans les relations entre la Belgique et l'Allemagne et les pays au-delà, entre la Belgique et les Pays-Bas,et entre la Belgique et la France et les pays au-delà.

Certaines améliorations ont en outre été apportées dans cette partie du service.

C'est ainsi, notamment, que des colis venant de la France, en destination des Pays-Bas, expédiés en transit par la Belgique, arrivant à Quiévrain à 4 h. 11 du soir, partent actuellement par le train express en correspondance immédiate, tandis qu'auparavant ils étaient retenus jusqu'au départ du train n° 168 du lendemain matin. Ces colis parviennent donc maintenant le soir même à la station frontière néerlandaise, soit plus de 12 heures plus tôt.

Les colis postaux, que le service des postes allemandes remettait auparavant au train n° 26 allemand, partant d'Aix-la-Chapelle à 8 heures 59 du soir, sont expédiés actuellement par le train quittant Aix-la-Chapelle à 6 heures 53 du soir; ils continuent jusqu'à Ostende par le train n° 74 et au départ d'Ostende et de Douvres par le bateau et par le train anglais immédiatement correspondants.

Des mesures ont été prises pour que, dans la mesure du possible, les colis postaux pour l'Angleterre arrivant à Ostende par les trains express puissent continuer par les bateaux immédiatement correspondants. Il en résulte de notables améliorations sous le rapport de la rapidité des transports et, partant, des chances de développement pour ce trafic par la voie d'Ostende.

*
* *

Valeurs. — Les articles finances et valeurs qui doivent passer la nuit dans une station étaient, auparavant, remis d'une façon générale par le facteur, au chef de station ou à son délégué.

Ces articles ont été confiés à la garde des facteurs dans certaines stations importantes où ces agents ont un coffre-fort à leur disposition.

Sans amoindrir la sécurité, ce moyen a amené la suppression de signatures multiples que sous-chefs de station et facteurs devaient se donner mutuellement pour décharge.

Certains aménagements, destinés à assurer la sécurité des valeurs séjournant

dans les coffres-forts, ont été réalisés. Au cours de 1894, il a été procédé à Bruxelles-Midi, Liége-Guillemins, Liége-Palais, Mons, Bruxelles-Q.-L., Ottignies et Gembloux, au placement, soit de contrôleurs Van Bunnen, soit de sonneries électriques.

*
* *

Double traction. — Précédemment, les trains nos 140, 146, 141 et 147 qui assurent les relations entre l'Angleterre et la Belgique, la Suisse et l'Italie devaient être dédoublés chaque été entre Bruxelles et Arlon.

La double traction ayant été autorisée pour ces trains, sur le parcours de Bruxelles à Arlon et vice-versâ, leur limite de charge a pu être notablement majorée.

Cette mesure a eu pour effet la suppression de trains de dédoublement, d'où économie de personnel et de matériel de transport.

*
* *

Charge des trains. — Diverses améliorations ont été apportées dans la réglementation de la charge des trains de voyageurs, notamment sur la ligne de Bruxelles à Anvers, par suite de la mise en service sur cette ligne des nouvelles locomotives du type 12.

On a pu renoncer ainsi à l'organisation de nombreux trains spéciaux et, partant, l'exécution du service à Bruxelles (Nord) et à Anvers-Est pendant l'Exposition d'Anvers a été rendue moins compliquée.

*
* *

Service de secours aux blessés. — La réorganisation du service de secours aux blessés, commencée les années précédentes, a été poursuivie.

Des récipients à eau potable (cruches en tôle émaillée, d'une contenance de 10 litres), ont été mis à la disposition de toutes les stations, haltes et points d'arrêt du réseau, ainsi que des ateliers et remises chargés de fournir le matériel de secours, en cas d'accident.

Ces ateliers et remises ont reçu également des réchauds à pétrole ainsi que des boîtes d'attelles « Guillery » pour réduction de fractures.

*
* *

Service des chefs-gardes et des gardes. — A la fin de 1894, l'Administration a commencé l'étude de la réduction des prestations à un maximum de treize heures par jour.

Au 31 décembre, vingt-et-un services de plus de treize heures ont pu être ramenés à cette durée maximum, moyennant une extension de cadre de sept chefs-gardes et de neuf gardes.

Toutes les extensions compatibles avec les exigences du service ont encore été données en 1894 aux mesures prises depuis quelques années dans l'intérêt du repos dominical du personnel des trains.

§ 2. TRAINS DE MARCHANDISES.

De nombreuses modifications ont été apportées dans le service des trains de grosses marchandises, de messageries et de transbordement en vue de leur assurer une marche plus régulière et une meilleure utilisation.

En ce qui regarde les trains de messageries et de transbordement, ces modifications ont encore eu pour effet de réduire les escales des marchandises en cours de route et de permettre l'arrivée à destination des marchandises de détail dans les délais réglementaires, tout en évitant l'emploi des trains de voyageurs.

Dans le même ordre d'idées, un certain nombre de trains affectés au service exclusif des grosses marchandises, ont été chargés en même temps du transport des marchandises de détail.

Pendant la période des concours, des trains spécialement affectés au transport des pigeons voyageurs ont été mis en marche sur les lignes de Landen à Tamines et de Braine-le-Comte à Erquelinnes; la régularité des trains de voyageurs se trouvait auparavant compromise par l'importance des envois de l'espèce.

Il a été créé un nouveau train entre Montigny (Formation) et Anvers (Bassins et Entrepôt), pour faire face à l'accroissement des transports entre le bassin de Charleroy et le port d'Anvers.

Un train direct a été organisé entre Anvers et Ans et vice-versâ et affecté spécialement, d'une part, au transport des minerais pour le bassin de Liége et, d'autre part, au transport des marchandises pour l'exportation par le port d'Anvers.

La section de Soignies à Haine-Saint-Pierre n'était desservie que par les trains mixtes; il y a été établi un service de trains de marchandises.

Des mesures ont été prises afin d'accélérer le transport des plantes vivantes, des fleurs coupées et des fruits destinés aux expositions publiques et expédiés aux prix et conditions du tarif n° 2, en services intérieur et mixtes.

Les envois de l'espèce sont actuellement transportés par tous les trains de voyageurs (les express et les trains-tramways exceptés) et pour toutes destinations, lorsque le transport ne peut avoir lieu assez rapidement par les trains de messageries et de transbordement.

*
* *

Des cadenas incrochetables ont été fournis à certaines stations pour servir au cadenassage des wagons fermés et des tapissières en stationnement.

Par surcroît de précaution, lorsque les wagons au départ contenant des petits colis doivent séjourner dans la station pendant la nuit, il est prescrit, en tant que la chose soit utile et possible, de conserver ces colis en magasin jusqu'au lendemain ; les mêmes dispositions sont appliquées aux petits colis à l'arrivée à destination.

C. AMÉLIORATIONS ET INNOVATIONS INTRODUITES DANS LE SERVICE DU MATÉRIEL (1).

L'aérage des wagons cavaliers ordinaires ayant été reconnu insuffisant, en été, pour les transports de petit bétail en wagon complet, un certain nombre de véhicules de cette catégorie ont été appropriés pour servir spécialement aux transports de l'espèce, pendant la période du 1er avril au 30 septembre.

Ces wagons sont pourvus de barrières roulantes pouvant occuper l'emplacement des portières latérales, et de deux tôles percées de trous placées diagonalement dans les parois longitudinales.

*
* *

Les mesures suivantes ont été prises en vue d'assurer la réexpédition régulière, au delà des lignes de l'État, des transports de chevaux à destination de l'Allemagne.

a) 4 wagons cavaliers munis de marchepieds et de mains-courantes ont été appareillés au frein Westinghouse;

b) 175 wagons cavaliers en construction seront munis d'un frein à vis;

c) les 4 wagons cavaliers susmentionnés et 8 boxes à bas plancher ont reçu l'appropriation nécessaire pour être intercalés dans les trains chauffés à la vapeur;

d) il a été prescrit de munir de guides corde-signal, les boxes à bas plancher et les wagons cavaliers affectés spécialement aux transports en question.

*
* *

L'effectif des boxes à bas plancher et celui des trucks fermés pour équipages de luxe seront renforcés respectivement de 25 et de 15 unités, à l'effet de mettre ces effectifs en rapport avec les besoins du trafic.

*
* *

Ceux des wagons à chevalet pour transport de marbres et de pierres en tranches, qui ne pouvaient recevoir de chargements d'un poids supérieur à 7,000 kilogrammes, ont été remplacés par des véhicules appropriés à des chargements de 10,000 kilogrammes.

*
* *

Le nombre des wagons pour transport de plaques-tournantes ayant été reconnu insuffisant, a été augmenté de 5 véhicules.

---

(1) *Voir* en outre pp. 44 et 45.

De même, 730 nouveaux wagons à laine et à coton ont été mis en service en vue de fournir régulièrement les véhicules de l'espèce, nécessaires aux expéditions de marchandises volumineuses telles que la laine, le coton, la paille, le foin, le lin, etc.

*
* *

Le tonnage des wagons à houille et des wagons à coke de 10 tonnes, qui par exception ont pu recevoir en 1893 une charge de 12,500 kilogrammes, a été porté définitivement à 12 tonnes.

Ces véhicules, au nombre de 10,000 environ, peuvent circuler ainsi sur les lignes belges et étrangères avec une charge maximum de 12,600 kilogrammes, y compris la tolérance de 5 p. c. du tonnage, admise comme limite de surcharge du matériel.

L'Administration a fait construire des wagons à houille, des wagons à laine et à coton, des wagons plats de 9 mètres à haussettes rabattantes et des wagons à coke et à chicorée d'un tonnage de 15,000 kilogrammes.

Il a été recommandé d'employer, le plus possible, ces véhicules ainsi que les wagons de 12 tonnes pour des expéditions permettant d'en utiliser complétement le tonnage.

*
* *

Enfin, il a été décidé de majorer de 250 véhicules l'effectif des wagons à houille de 12 tonnes, à deux compartiments, destinés à être mis à la disposition des expéditeurs qui désirent effectuer deux expéditions de 5,000 à 6,300 kilogrammes de charbon, de chaux, etc., pour une même destination.

III. Accidents.

Les accidents sont classés en trois catégories :

1. Déraillements et collisions de trains ;
2. Accidents aux personnes, dus aux déraillements et aux collisions ;
3. Accidents aux personnes, dus à d'autres causes qu'à des déraillements et collisions.

§ 1er. DÉRAILLEMENTS ET COLLISIONS DE TRAINS.

Le tableau suivant résume ces renseignements pour chacun des exercices 1885 à 1894.

ANNÉES.	TRAINS DE VOYAGEURS.			TRAINS DE MARCHANDISES.			ENSEMBLE.			Nombre de collisions et déraillements ayant fait des victimes.	NOMBRE de PERSONNES atteintes.	
	Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par				
		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		Voyageurs.	Agents.
1885	50	62,8	350,337	62	50,7	253,250	112	28,0	296,648	16	41	28
1886	30	105,7	598,222	83	38,2	186,816	113	28,1	296,039	14	3	22
1887	39	77,8	497,455	75	42,5	211,482	114	28,0	309,315	12	1	14
1888	50	60,9	415,558	86	37.2	193,145	136	23,5	274,915	17	13	13
1889	32	95,4	673,389	118	27.2	148,177	150	21,4	260,222	20	148	31
1890	50	61,4	446,561	124	26,0	141,929	174	18,5	229,493	18	6	33
1891	43	75,4	533,245	115	28,0	150,629	158	20,5	254,759	27	26	31
1892	44	73,8	520,014	101	32,1	169,043	145	22,4	275,546	17	76	37
1893	37	87,8	620,402	70	46,4	248,755	107	30,4	377,269	25	26	45
1894	19	171,6	1,262,063	50	65.2	346,532	69	45,6	598,359	23	16	27
Moyennes des dix années.	39	87.3	591,624	88	39,3	204,986	128	26,6	317,256	19	35	28

Ces 69 déraillements ou collisions en 1894 ne représentent qu'un revers pour 598,559 trains-kilomètres, au lieu d'un revers pour 296,648 trains kilomètres en 1885.

L'amélioration d'année en année, doit être attribuée à l'installation, de plus en plus étendue, d'appareils perfectionnés pour assurer la sécurité de la marche des trains (signaux, freins à action rapide, etc.).

L'annexe XXVI indique en détail les causes des 69 collisions et déraillements survenus en 1894. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements dans le tableau suivant, pour la période de 1885 à 1894.

				1880	1881	1882	1883
Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne) *				2,702	2,841	2,975	3,045
Nombre de collisions et de déraillements.	des trains de voyageurs. .	Collisions . .		57	60	41	25
		Déraillements.		67	65	44	37
	— de marchandises	Collisions . .		116	85	85	64
		Déraillements.		118	89	99	61
	Au total			358	295	269	187
Causes des collisions et déraillements.							
Voies.	Rails cassés.	C.		»	»	»	»
		D.		2	»	1	»
	Défectuosités des appareils spéciaux de la voie. . . .	C.		1	»	2	1
		D.		7	8	14	3
	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	C.		»	»	»	»
		D.		2	3	3	2
	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	C		2	»	»	»
		D.		3	4	1	1
	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	C.		»	»	»	»
		D.		12	11	7	2
Matériel roulant.	Attelages rompus ou défaits	C.		7	5	4	10
		D.		»	3	»	3
	Avaries aux essieux	C.		»	»	»	»
		D.		12	13	5	7
	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins . .	C.		»	2	»	2
		D.		12	11	9	10
	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues.	C.		»	»	»	»
		D.		10	14	7	14
	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	C.		»	»	»	»
		D.		3	1	1	»
	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes de ressort de suspension.	C.		»	»	»	»
		D.		9	3	5	4
	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant. .	C.		1	»	»	»
		D.		19	10	14	4
Exécution du service.	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	C.		34	32	25	20
		D.		54	70	45	19
	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	C.		26	52	31	22
		D.		»	»	1	»
	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	C.		17	12	6	3
		D.		1	»	»	»
	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclanchement.	C.		4	4	3	4
		D.		2	»	3	1
	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	C.		19	23	13	4
		D.		»	2	2	»
	Machines de manœuvres dans les gares, mise en mouvement sans ordre régulier, inobservance des signaux d'arrêt, ou arrêt tardif.	C.		8	5	2	1
		D.		»	»	»	»
	Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépassant pour tout autre motif leur point de stationnement habituel.	C.		8	9	12	9
		D.		»	2	1	1
	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente.	C.		31	19	30	18
		D.		»	»	»	»
	Autres négligences.	C.		33	43	19	19
		D.		12	11	11	7
	Causes diverses et indéterminées	C.		6	6	9	5
		D.		33	26	30	23
	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	C.		»	14	7	4
		D.		»	1	1	»

C : Collision.
D : Déraillement.
* Non compris les sections appartenant à des Compagnies et parcourues en transit par des trains de l'État.

1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
3,100	3,144	3,171	3,188	3,198	3,207	3,220	3,241	3,247	3,250	3,260
21	24	9	8	19	13	21	17	14	11	11
39	26	21	31	31	19	29	26	30	26	8
49	38	42	40	36	61	59	50	52	34	34
42	24	41	35	50	57	65	65	49	36	16
151	112	113	114	136	150	174	158	145	107	69
ombre de fois qu'elles ont été constatées (1).										
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	1	»	»	2	1	1	2	3	»
1	»	»	»	»	1	1	1	»	»	»
5	2	3	1	3	1	6	2	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3	»	»	2	2	»	»	»	2	1	»
»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»
2	2	»	»	»	1	1	»	»	»	1
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1	1	4	1	3	2	3	1	4	1	1
6	2	2	7	6	5	3	2	3	8	4
»	2	1	2	1	2	1	4	3	1	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
7	1	4	5	6	7	5	5	7	12	3
1	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»
10	2	6	1	2	3	6	4	7	4	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3	6	9	13	8	6	13	16	2	10	3
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
2	3	2	1	1	1	2	2	3	1	1
»	»	»	»	»	»	1	»	1	1	»
3	1	3	2	»	2	5	1	4	4	2
12	16	13	8	9	23	17	18	22	9	9
23	15	14	16	20	26	26	28	33	21	7
15	13	22	9	12	7	24	11	19	17	14
»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»
5	7	1	3	1	6	5	5	1	4	5
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	1	»	»	2	»	2	»	2	3
»	»	1	»	»	»	»	»	»	2	»
4	4	1	3	12	10	6	14	10	3	1
»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»
7	2	»	2	4	5	6	3	»	3	»
»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»
7	12	10	7	2	9	7	3	2	1	5
3	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»
9	8	2	8	8	7	16	10	18	5	6
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
16	18	1	13	14	14	19	11	11	3	4
3	4	12	3	5	9	9	4	7	1	2
7	3	10	2	2	3	6	1	»	1	»
21	15	5	22	33	16	23	18	3	4	5
6	5	1	6	5	11	12	8	9	3	3
1	2	5	4	6	4	5	10		»	»

(1) Le même accident peut être attribué à plusieurs causes déterminantes.

§ 2. ACCIDENTS DE PERSONNES ATTRIBUABLES AUX DÉRAILLEMENTS ET AUX COLLISIONS DE TRAINS.

Des 69 déraillements et collisions de trains constatés en 1894, 23 ont fait des victimes, savoir (annexe XXVI) :

		1894.	1893.	Moyennes des 15 dernières années.
Voyageurs	Tués	»	»	1
	Blessés	12	6	15
	Contusionnés	4	20	17
	Totaux.	16	26	33
Agents du chemin de fer.	Tués	1	1	2
	Blessés	18	21	15
	Contusionnés	8	23	16
	Totaux.	27	45	33
	Ensemble.	43	71	66

§ 3. ACCIDENTS DE PERSONNES DUS A D'AUTRES CAUSES QU'A DES DÉRAILLEMENTS OU COLLISIONS DE TRAINS.

A. Les conséquences des accidents survenus aux voyageurs *par leur imprudence* (*voir* annexe XXVII, littéra *A*) :

	1894.	1893.	Moyennes des 15 dernières années.
Tués.	6	7	7
Blessés	47	37	34
Contusionnés	18	19	16
Totaux	71	63	57

B. Pour les personnes étrangères au service, autres que des voyageurs, on compte (*voir* annexe XXVII, littéra *B*) :

	1894	1893.	Moyennes des 15 dernières années.
Tuées	59	53	55
Blessées.	38	34	39
Contusionnées.	12	7	7
Totaux	109	94	101

C. Le nombre d'agents du chemin de fer, victimes d'accidents, s'est élevé à (voir détails, annexe XXVII, litt[a] C) :

	1894.	1893.	Moyennes des 15 dernières années.
Tués	35	47	68
Blessés	573	517	359
Contusionnés	229	229	169
Totaux . . .	837	793	596

Le tableau ci-après donne, par service, le nombre d'agents tués pendant les dix dernières années :

	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.
Dans les stations. (1) .	22	26	13	15	22	20	18	9	18	12
Dans les ateliers. (1) .			»	2	1	2	1	»	»	3
En accrochant des véhicules	2	1	2	2	6	3	5	6	2	»
En décrochant les véhicules	»	1	2	»	1	»	2	»	»	»
Gardes-barrières . . .	7	7	7	9	7	8	8	11	7	2
Gardes-route.	3	4	»	4	1	3	5	4	1	2
Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints .	2	»	»	1	»	»	»	»	1	»
Autres agents des trains: chefs-gardes, gardes bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints . . .	1	4	2	4	4	8	6	4	1	4
Agents atteints en dehors de tout service.	13	7	5	14	4	12	11	11	11	6
En réparant les voies et les bâtiments. . . .	8	»	6	4	7	2	5	2	4	6
Agents d'autres administrations.	5	6	4	5	2	2	2	1	2	»
Ensemble des tués . .	63	56	41	58	55	60	63	48	47	35

(1) La subdivision n'a pu être faite pour les années 1885 et 1886.

Résumé pour 1894.

Les accidents relevés aux §§ 2 et 3 se résument comme suit pour l'année :

		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
Voyageurs atteints	dans les déraillements et collisions.	»	12	4	16
	par leur imprudence.	6	47	18	71
Employés et ouvriers du chemin de fer atteints.	dans les déraillements et collisions.	1	18	8	27
	dans les stations, ateliers ou sur la voie.	35	573	229	837
Personnes atteintes en circulant sur les voies ou en traversant les passages à niveau		30	37	12	79
Folie, suicide, ivresse		29	1	»	30
Ensemble pour l'année 1894. . .		101	688	271	1,060

Pour les années antérieures, *voir* l'annexe XXVIII.

En comparant le nombre de personnes atteintes chaque année, à l'importance du trafic, on obtient le tableau suivant :

ANNÉES.	NOMBRE DES PERSONNES				NOMBRE DE TRAINS-KILOMÈTRES POUR UNE PERSONNE			
	tuées.	blessées.	contusionnées.	Ensemble.	tuée.	blessée.	contusionnée.	atteinte en général
1885	128	371	87	586	259,567	89,554	381,891	56,697
1886	114	305	86	505	293,442	109,680	388,981	66,242
1887	97	349	109	555	363,525	101,037	323,504	63,535
1888	118	496	131	745	316,851	75,380	285,407	50,186
1889	141	708	216	1,065	276,832	55,132	180,710	36,651
1890	118	668	234	1,020	338,405	59,778	170,648	39,149
1891	131	649	313	1,093	307,266	62,021	128,600	36,827
1892	104	625	337	1,066	384,172	63,187	117,187	37,047
1893.	108	615	298	1,021	373,775	65,639	135,462	39,537
1894	101	688	271	1,060	408,780	60,010	152,350	38,950
Moyenne pour 10 années.	116	547	208	871	332,261	74,141	226,474	46,482

Pour les années antérieures à 1885, *voir* l'annexe XXVIII.

PERSONNES TUÉES DEPUIS 1835.

Depuis l'origine des chemins de fer de l'État, il y a eu 97 personnes tuées dans les collisions et déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 35 voyageurs et 62 agents de l'Administration.

Quant aux tués dans les gares par suite de leur inattention ou de leur imprudence, on compte 164 voyageurs et 2,015 agents de l'Administration.

En dehors des voyageurs et des agents du chemin de fer, 1,135 personnes ont été tuées en traversant les voies et les quais où se font les manœuvres; 550 autres, par suite de folie, de suicide ou d'ivresse.

IV. Contraventions.

Pendant l'année 1894, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État, 1,156 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains	184
Plantations, dépôts, établissements, etc., prohibés dans les zones asservies par le chemin de fer	9
Fausses déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées	21
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus	93
Voyageurs dépourvus de billets réguliers	565
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou ayant descendu du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement	97
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit	37
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs	150
Total	1,156

Les contraventions constatées en 1893 étaient au nombre de 853. Il y a donc eu, en 1894, une augmentation de 303 contraventions.

2e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I

Description du réseau.

§ 1er. DÉVELOPPEMENT DES LIGNES EN EXPLOITATION A LA FIN DE L'ANNÉE. XXXIV.

	MÈTRES.		
	SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Lignes construites par l'État belge (1).	10,220	»	10,220
— — des Compagnies (2).	1,266,134	201,611	1,467,745
— — la Société nationale des chemins de fer vicinaux (3)	3,568	»	3,568
Longueur *effective* totale exploitée au 31 décembre 1894 . . .	1,279,922	201,611	(4)1,481,533

(1) Section de Landen à Saint-Trond, actuellement exploitée par l'Administration du chemin de fer Grand Central belge, donnée en jouissance à la Société anonyme des chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt, à titre de subvention pour la ligne de Saint-Trond à Hasselt.

(2) Non compris la ligne de Menin à Tourcoing, exploitée par la Compagnie du chemin de fer Nord français, ni les lignes d'Autelbas à Clémency et d'Athus à Rodange, appartenant à la Société luxembourgeoise des chemins de fer et minières Prince-Henri. Les parties belges de ces lignes né sont respectivement que de 1,200 mètres, 3,850 mètres et 1,417 mètres.

(3) Cette ligne, qui relie Sichem à Montaigu, est exploitée, depuis le 22 janvier 1894, par l'Administration du chemin de fer Grand Central belge.

(4) Pour l'établissement de cette longueur, les parties de lignes *communes à deux ou à trois Compagnies* ont été portées en compte à chacune des administrations qui les coexploitent. La longueur de ces voies communes était de 178,422 mètres à la fin de l'exercice 1894 comme à la fin de 1893.

Annexes à consulter.

Le réseau exploité par les Compagnies, en 1894, comprend :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. °/₀.	Mètres.	P. °/₀.	Mètres.	P. °/₀.
1° Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises	1,230,253	96.12	201,611	100.00	1,431,864	96.65
2° Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . .	49,669	3.88	»	»	49,669	3.35
Ce réseau se trouve établi :						
1° A double voie, sur une étendue de.	230,543	18.01	19,549	9.70	250,092	16.88
2° A simple voie, sur une étendue de.	1,049,379	81.99	182,062	90.30	1,231,441	83.12

La longueur *moyenne* exploitée des lignes concédées a été, en 1894, de 1,481,328 mètres, dont 1,279,717 mètres situés en Belgique et 201,611 mètres établis sur territoire étranger.

L'augmentation de 3,363 mètres de la longueur sur territoire belge, provient de l'ouverture de la ligne de Montaigu à Sichem, le 22 janvier 1894.

XXXIV. L'annexe XXXIV donne la subdivision, par ligne et par Compagnie, des chemins de fer concédés. Elle indique, en outre, les parties posées à simple voie et celles qui sont établies à double voie, puis les sections affectées au transport des voyageurs et des marchandises, et celles qui sont utilisées au trafic des marchandises seulement.

§ 2. DÉVELOPPEMENT DES VOIES FERRÉES.

Le développement total des voies ferrées exploitées par des Compagnies comportait, à la fin de l'année :

		Longueur en mètres.			Différences pour 1894.
		En 1894.	En 1893.		
Voies principales.	Sections belges	1,510,465	1,493,297	+	17,168
	Prolongements sur territoire étranger	221,160	221,160		»
	Ensemble. . .	1,731,625	1,714,457	+	17,168
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		535,352	529,110	+	6,242
	Totaux. . .	2,266,977	2,243,567	+	23,410

Les voies principales parcourues par les trains représentent 76.38 p. c. et les voies accessoires 23.62 p. c. du réseau exploité en 1894. En 1893 ces rapports étaient de 76.42 p. c. et de 23.58 p. c.

§ 3. STATIONS, HALTES ET POINTS D'ARRÊT.

XXXV. L'annexe XXXV indique, par Compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1894.

Annexes à consulter.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1893 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1894	1893	1894	1893	1894	1893	Différences pour 1894.
Stations	272	272	40	40	312	312	»
Haltes	48	46	12	12	60	58	+ 2 (1)
Points d'arrêt	61	61	1	1	62	62	» (2)
Totaux	381	379	53	53	434	432	+ 2

XXXV.

Les 312 stations existant en 1894 comprennent 113 (3) *gares communes*, utilisées par deux ou trois administrations.

§ 4. GARES PRIVÉES ET RACCORDEMENTS INDUSTRIELS.

L'annexe XXXV montre, par Compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1894. XXXV.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1894	1893	Différences pour 1894.
Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées)	73	74	— 1
Établissements reliés aux stations des Compagnies	194	191	+ 3
Totaux	267	265	+ 2

Tous ces établissements se trouvent en Belgique, à l'exception d'une gare privée et de neuf raccordements industriels reliés aux sections étrangères des chemins de fer de Gand à Terneuzen, du Grand Central belge et de Liége à Maestricht.

---

(1) *En plus :* Blaregnies (Nord-Belge), antérieurement considérée comme point d'arrêt, et La Préalle (Liégeois-Limbourgeois).

(2) *En plus :* Sainte-Catherine-Cappelle (Flandre occidentale); *en moins :* Blaregnies (Nord-Belge).

(3) Pour la formation de ce nombre, les *stations communes* ont été portées en compte à chacune des Compagnies qui les coexploitent.

II.

Situation du matériel roulant.

XXXVI. L'annexe XXXVI donne, par Compagnie et par catégorie de véhicules, le relevé général du matériel roulant servant à la traction et au transport des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer concédés.

L'effectif de ce matériel comprenait, à la fin de l'année :

		En 1894.	En 1893.	Différences pour 1894.
Locomotives		351 (2)	351 (3)	»
Tenders		350	351	— 1
Voitures à vapeur		10	10	»
Véhicules (1)	à voyageurs	921 (3)	859 (3)	+ 62
	à bagages	466 (4)	465 (4)	+ 1
	à marchandises	13,410	13,289	+ 121
	pour services divers	57	57	»
	Ensemble	14,854	14,670	+ 184

Relativement à la longueur *effective* totale exploitée (5) à la fin de l'année, il y a :

		Par kilomètre de ligne : En 1894.	En 1893.
Matériel de traction.	Locomotives (6)	0.38	0.38
	Tenders	0.24	0.24
Matériel de transport. (8)	Voitures à voyageurs (7)	0.69	0.64
	Fourgons à bagages	0.35	0.35
	Wagons à marchandises	10.00	9.94
	Véhicules divers	0.04	0.04
	Ensemble	11.08	10.97

(1) Non compris le matériel de transport utilisé sur le réseau Liégeois-Limbourgeois. La Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais, qui administre ce réseau, n'a plus de wagons à marchandises spécialement affectés au chemin de fer Liégeois-Limbourgeois ; les véhicules de l'espèce de cette administration sont employés indistinctement sur toute l'étendue des lignes qu'elle exploite.

(2) Dont 24
(3) — 30
(4) — 4
affectés au service spécial des trains-tramways.

(5) Abstraction faite, *en ce qui concerne le matériel de transport,* de la longueur (140,742 mètres) des lignes Liégeoises-Limbourgeoises dont les véhicules ne sont pas compris dans l'effectif total [*voir* note (1) ci-dessus].

(6) Y compris les voitures à vapeur.

(7) Non compris les voitures à vapeur.

(8) Non compris le matériel utilisé sur le réseau Liégeois-Limbourgeois [*voir* note (1) ci-dessus].

III.

Parcours des trains.

L'annexe XXXVII montre, par Compagnie et par nature d'emploi, le parcours effectué, en 1894, par les trains des chemins de fer concédés. XXXVII.

Elle peut se résumer comme il suit :

		PARCOURS KILOMÉTRIQUE EFFECTUÉ		
		SUR LES LIGNES		Ensemble.
		exploitées par les Compagnies.	aboutissantes ou étrangères.	
Trains de voyageurs	En 1893. .	6,031,769	96,934	6,128,703
	En 1894. .	6,238,259	97,780	6,336,039
Différences pour 1894 . . .		+ 206,490	+ 846	+ 207,336
Trains de marchandises . .	En 1893. .	3,748,634	11,380	3,760,014
	En 1894. .	3,655,151	12,143	3,667,294
Différences pour 1894 . . .		— 93,483	+ 763	— 92,720
Trains mixtes.	En 1893. .	1,044,138	29,787	1,073,925
	En 1894. .	1,042,812	29,225	1,072,037
Différences pour 1894 . . .		— 1,326	— 562	— 1,888
Totaux.	En 1893. .	10,824,541	138,101	10,962,642
	En 1894. .	10,936,222	139,148	11,075,370
Différences pour 1894 . . .		+111,681	+ 1,047	+ 112,728

IV.

Mouvement et Recette des transports (1).

§ 1er. VOYAGEURS.

Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1894 et en 1893, sont ci-après résumés et comparés : XXXVIII.

(1) Tous les chiffres mentionnés dans ce chapitre et dans ceux qui le suivent se rapportent non seulement aux lignes exploitées en Belgique, mais à leurs compléments, d'une étendue de 201,611 mètres en 1894 et en 1893, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les *moyennes* ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1894.	1893.	Différences pour 1894.	1894.	1893.	Différences pour 1894.	1894.	1893.	Différences pour 1894.
1re classe	661,060	587,977	+ 73,083	1,156,548	1,057,979	+ 98,569	1.75	1.80	— 0.05
2e —	2,630,755	2,611,096	+ 19,659	2,942,874	2,726,152	+ 216,722	1.12	1.04	+ 0.08
3e —	18,873,790	17,978,098	+ 895,692	8,824,926	8,365,404	+ 459,522	0.47	0.46	+ 0.01
Ensemble. . .	22,165,605	21,177,171	+ 988,434	12,924,348	12,149,535	+ 774,813	0.58	0.57	+ 0.01

Comparativement aux données correspondantes de 1893, le mouvement et la recette de 1894 se sont accrus, respectivement, de 4.67 p. c. et de 6.38 p. c.

L'augmentation du nombre de voyageurs, en 1894, est principalement due aux transports effectués sur les lignes du Grand Central belge (401,358 voyageurs en plus), d'Anvers à Gand (227,030 en plus), du Nord-Belge (182,945 en plus), de la Flandre occidentale (67,650 en plus) et du Liégeois-Limbourgeois (45,750 en plus).

Le mouvement des voyageurs n'a décru, en 1894, que sur les lignes de Termonde à Saint-Nicolas (20,936 voyageurs) et de Chimay (2,884 voyageurs).

Quant à la progression des recettes, elle se rapporte notamment aux lignes du Grand Central belge (359,563 francs en plus), d'Anvers à Gand (286,417 francs en plus) et du Nord-Belge (83,233 francs en plus).

Un décroissement de recettes a été constaté, en 1894, sur les lignes de Termonde à Saint-Nicolas (7,690 fr.) et de Malines à Terneuzen (2,739 fr.)

Par rapport à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, on trouve :

	Par kilomètre de ligne :	
	Mouvement. — Voyageurs.	Recette. — Francs.
En 1894	14,963	8,724 84
En 1893	14,528	8,220 45
Augmentation en 1894	635	504 39

La répartition proportionnelle par classe de voiture s'établit comme ceci :

	Mouvement.		Recette.	
	En 1894.	En 1893.	En 1894.	En 1893.
1re classe.	2.98 %	2.78 %	8.95 %	8.71 %
2e —	11.87 %	12.33 %	22.77 %	22.44 %
3e —	85.15 %	84.89 %	68.28 %	68.85 %
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 31.08 p. c. du produit total de l'exploitation en 1894, et 29.66 p. c. en 1893.

§ 2. BAGAGES.

Le service des bagages a donné les résultats ci-après : XXXVIII.

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1894.	1893.	Différences pour 1894.	1894.	1893.	Différence pour 1894.
Transports	taxés au minimum (colis).	53,303	49,577	+ 3,726	339,844	308,976	+30,868
	— au poids (quintaux).	131,317	116,587	+14,730			

Le produit de ces transports entre pour 0.82 p. c. dans la recette générale de l'exploitation en 1894, et pour 0.75 p. c. en 1893.

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

Les résultats des expéditions de petites marchandises peuvent se résumer comme il suit : XXXVIII.

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1894.	1893.	Différences pour 1894.	1894.	1893.	Différence pour 1894.
Envois	taxés au minimum (colis). . .	905,188	1,054,366	—149,178	1,893,182	2,026,638	—133,456
	— au poids (quintaux). . .	1,110,577	1,149,867	— 39,290			

La recette produite par ce groupe de transports forme 4.55 p. c. de la recette totale en 1894, et 4.95 p. c. en 1893.

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

Le trafic des grosses marchandises a comporté les résultats suivants :

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1894.	1893.	Différences pour 1894.	1894.	1893.	Différence pour 1894.
Expéditions	taxées au minimum (nombre).	135,179	130,847	+ 4,332	24,190,527	23,968,823	+221,704
	— au poids . . (tonnes).	16,289,155	15,752,827	+536,328			

Par rapport au chiffre correspondant de 1893, la recette provenant des grosses marchandises transportées en 1894 a donc augmenté de 221,704 fr. ou de 0.92 p. c. Cet accroissement s'applique notamment aux lignes Nord-belges (146,504 francs en plus), au railway de Malines à Terneuzen (68,135 francs en plus), aux chemins de fer de la Flandre occidentale (57,803 francs en plus) et au réseau Grand Central belge (54,873 francs en plus).

Il y a eu diminution de recettes sur les lignes de Liége à Maestricht (194,717 francs en moins), du Liégeois-Limbourgeois (10,052 francs en moins) et d'Anvers à Gand (5,968 francs en moins).

Le produit de cette catégorie de transports constitue 58.16 p. c. de la recette générale en 1894, et 58.51 p. c. en 1893.

§ 5. FINANCES.

XXXVIII. Les transports de fonds peuvent se résumer comme il suit :

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1894.	1893.	Différence pour 1894.	1894.	1893.	Différence pour 1894.
Groups.	191,088	221,834	— 30,746	38,832	47,587	— 8,755

La recette des articles de finances correspond à 0.09 p. c. du produit total de l'exploitation en 1894, et à 0.12 p. c. en 1893.

§ 6. ÉQUIPAGES.

XXXVIII. Les résultats des transports d'équipages sont les suivants :

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1894.	1893.	Différences pour 1894.	1894.	1893.	Différences pour 1894.
Équipages transportés à grande vitesse	73	117	— 44	2,135	4,310	— 2,175
— à petite —	1,308	1,187	+ 121	10,144	11,054	— 910
Ensemble . . .	1,381	1,304	+ 77	12,279	15,364	— 3,085

Annexes à consulter.

La produit des expéditions d'équipages représente 0.03 p. c. de la recette générale en 1894, et 0.04 p. c. en 1893.

§ 7. CHEVAUX ET BESTIAUX.

Les transports de chevaux et de bestiaux ont donné les résultats ci-après : XXXVIII.

			MOUVEMENT. — 1894. (2)	RECETTE. 1894.	RECETTE. 1893.	RECETTE. Différences pour 1894.
Transports effectués (1)	à grande vitesse	taxés par envoi (expéditions)	1,652	42,943	44,662	— 1,719
		par tête (animaux)	12,176			
	à petite vitesse	taxés par envoi (expéditions)	7,012	252,775	321,211	— 68,436
		par tête (animaux)	146,119			
Ensemble : transports		taxés par envoi (expéditions)	8,664	295,718	365,873	— 70,155
		par tête (animaux)	158,295			

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.71 p. c. dans le produit total de l'exploitation en 1894. En 1893, cette proportion était de 0.89 p. c.

§ 8. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés :	en 1894, à	fr.	1,897,050
	en 1893, à		2,080,531
	Diminution en 1894. . . .	fr.	183,481

XXXVIII.

Les produits extraordinaires forment 4.56 p. c. de la recette totale en 1894, et 5.08 p. c. en 1893.

§ 9. RÉCAPITULATION DES RECETTES.

La comparaison des produits de toute nature peut se résumer comme il suit : XXXVIII.

		En 1894.	En 1893.	Différences pour 1894.	
Voyageurs	fr.	12,924,348	12,149,535	+	774,813
Bagages.		339,844	308,976	+	30,868
Marchandises petites . . .		1,893,182	2,026,638	—	133,456
Marchandises grosses. . .		24,190,527	23,968,823	+	221,704
Finances		38,832	47,587	—	8,755
Équipages		12,279	15,364	—	3,085
Chevaux et bestiaux. . . .		295,718	365,873	—	70,155
Ensemble . . .	fr.	39,694,730	38,882,796	+	811,934
Produits extraordinaires . .		1,897,050	2,080,531	—	183,481
Totaux . . .	fr.	41,591,780	40,963,327	+	628,453

(1) Les transports d'animaux sont taxés *par tête* sur les lignes d'Anvers à Gand, de Gand-Eecloo-Bruges, du Grand Central et du Nord belge. Sur les autres chemins de fer concédés ils sont tarifés *par expédition* ou *par wagon*.

(2) Il n'est pas possible de comparer le mouvement de 1894 à celui de 1893, la Compagnie du chemin de fer Gand-Eecloo-Bruges ayant, en 1894, établi sa statistique par le *nombre de têtes*, alors que, jusqu'en 1893 inclusivement, elle a représenté le trafic des animaux par le *nombre d'expéditions*.

Les recettes totales opérées en 1894 ont ainsi augmenté de 628,453 francs ou de 1.53 p. c., comparativement à celles qui ont été réalisées en 1893.

Par rapport aux recettes encaissées par chacune des Compagnies en 1893, les produits perçus en 1894 présentent les différences ci-après :

	MONTANT TOTAL DES RECETTES.		DIFFÉRENCES POUR 1894.	
	EN 1894.	EN 1893.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Anvers-Gand	1,558,597	1,266,552	+ 292,045	+ 23.06
Chimay	571,911	552,077	+ 19,834	+ 3.59
Flandre occidentale	3,126,587	3,063,629	+ 62,958	+ 2.05
Gand-Eecloo-Bruges	770,487	733,882	+ 36,605	+ 4.99
Gand-Terneuzen	670,433	617,311	+ 53,122	+ 8.60
Grand Central belge	14,116,235	13,647,522	+ 468,713	+ 3.43
Hasselt-Maeseyck	171,977	163,604	+ 8,373	+ 5.12
Liége-Maestricht	1,267,659	1,473,182	— 205,523	— 13.95
Liégeois-Limbourgeois	2,659,550	2,663,772	— 4,222	— 0.16
Malines-Terneuzen	1,265,531	1,215,400	+ 50,131	+ 4.12
Nord belge	15,107,506	15,289,119	— 181,613	— 1.19
Taviers-Embresin	82,965	53,223	+ 29,742	+ 55.88
Termonde-Saint-Nicolas	222,342	224,054	— 1,712	— 0.76
TOTAUX	41,591,780	40,963,327	+ 628,453	+ 1.53

D'après les chiffres de ce tableau, les produits bruts de l'exploitation, en 1894, ont augmenté principalement sur les lignes du Grand Central belge (468,713 francs), d'Anvers à Gand (292,045 francs), de la Flandre occidentale (62,958 francs) et de Gand à Terneuzen (53,122 francs).

Par contre, ils ont diminué notamment sur les lignes de Liége à Maestricht (205,523 francs) et du Nord belge (181,613 francs).

Proportionnellement, la progression des recettes, en 1894, est la plus forte sur les lignes de Taviers à Embresin (55.88 p. c.), d'Anvers à Gand (23.06 p. c.) et de Gand à Terneuzen (8.60 p. c.)

Une recette de 100 francs, répartie proportionnellement à l'importance des transports, donne les résultats suivants :

		En 1894.		En 1893.	
Voyageurs		31.08		29.66	
Bagages		0.82		0.75	
Marchandises	petites	4.55		4.95	
	grosses	58.16	100. »	58.51	100. »
Finances		0.09		0.12	
Équipages		0.03		0.04	
Chevaux et bestiaux		0.71		0.89	
Produits extraordinaires		4.56		5.08	

Annexes à consulter.

V.

Dépenses d'exploitation.

L'annexe XXXVIII donne la répartition, par Compagnie, des dépenses d'exploitation effectuées en 1894. XXXVIII.

Ces dépenses sont ci-après comparées aux chiffres correspondants de 1893.

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES.		DIFFÉRENCES POUR 1894.	
	EN 1894.	EN 1893.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Anvers-Gand	942,171	773,311	+ 168,860	+ 21.83
Chimay	355,422	381,442	— 26,020	— 6.82
Flandre occidentale	1,731,575	1,736,944	— 5,369	— 0.31
Gand-Eecloo-Bruges	418,033	399,825	+ 18,208	+ 4.55
Gand-Terneuzen	334,842	330,123	+ 4,719	+ 1.43
Grand Central belge	7,042,816	7,167,382	— 124,566	— 1.74
Hasselt-Maeseyck	164,754	163,502	+ 1,252	+ 0.76
Liège-Maestricht	698,524	844,715	— 146,191	— 17.31
Liégeois-Limbourgeois	1,720,273	1,653,714	+ 66,559	+ 4.02
Malines-Terneuzen	725,875	682,456	+ 43,419	+ 6.36
Nord belge	5,729,161	5,625,723	+ 103,438	+ 1.84
Taviers-Embresin	41,552	29,585	+ 11,967	+ 40.45
Termonde-Saint-Nicolas	181,986	144,997	+ 36,989	+ 25.51
Totaux	20,086,984	19,933,719	+ 153,265	+ 0.77

Le décroissement total des dépenses en 1894, par rapport à celles de 1893, est donc de 153,265 francs, ou de 0.77 p. c.

Ainsi que le montre le tableau ci-dessus, des réductions dans les frais de l'exploitation ont été réalisées, principalement sur les lignes de Liége à Maestricht (17.31 p. c.) et de Chimay (6.82 p. c.)

Par contre, les dépenses ont augmenté, notamment sur les lignes de Taviers à Embresin (40.45 p. c.), de Termonde à Saint-Nicolas (25.51 p. c.) d'Anvers à Gand (21.83 p. c.) et de Malines à Terneuzen (6.36 p. c.).

VI.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1894, comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1894.	En 1893.	Différences pour 1894.	
Longueur kilométrique *moyenne* exploitée	1,481$_k$.328	1,477^k.965	+ 3$_k$.363	
Parcours kilométrique des trains	11,075,370$_k$	10,962,642^k	+ 112.728^k	XXXVII.
Recettes brutes . . . fr.	41,591,780	40,963,327	+ 628,453	XXXVIII.
Dépenses d'exploitation	20,086,984	19,933,719	+ 153,265	
Recettes nettes . . . fr.	21,504,796	21,029,608	+ 475,188	
Rapport proportionnel des dépenses d'exploitation au total général des recettes	48.30 p. %	48.66 p. %	— 0.36 p. %	

Rapportés à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, ces résultats donnent par kilomètre de ligne :

	En 1894.	En 1893.	Différences pour 1894.
Recette . . . . fr.	28,077 36	27,716 03	+ 361 33
Dépense	13,560 12	13,487 27	+ 72 85
Bénéfice	14,517 24	14,228 76	+ 288 48

Relativement au travail fourni par les trains, ces mêmes résultats donnent par kilométre de parcours des trains :

	En 1894.	En 1893.	Différences pour 1894.
Recette . . . . . fr.	3.7553	3.7366	+ 0.0187
Dépense.	1.8136	1.8183	— 0.0047
Bénéfice.	1.9417	1.9183	+ 0.0234

VII.

Personnel.

XXXIX. L'annexe XXXIX présente la situation numérique, par Compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1894.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1893 :

	En 1894.	En 1893.	Différences pour 1894.
Fonctionnaires et employés de tous grades.	2,603	2,535	+ 68
Agents divers et ouvriers.	8,349	8,323	+ 26
Totaux. . .	10,952	10,858	+ 94

VIII.

Accidents.

XL. L'annexe XL donne le relevé, par Compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1894, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1893, peut se résumer comme il suit :

		NOMBRE DE VICTIMES			
		Tuées.	Blessées.	Contusionnées.	Total.
A. Par le fait du service (collisions et déraillements)	Voyageurs.	»	»	»	»
	Agents des Compagnies	»	»	»	»
Ensemble.	En 1894. . .	»	»	»	»
	En 1893. . .	»			
Différences pour 1894. . .		»	»	»	»

		NOMBRE DE VICTIMES			
		Tuées.	Blessées.	Contusionnées.	Total.
B. Par le fait des victimes (imprudence, suicide, etc.)	Voyageurs.	1	3	1	5
	Agents des Compagnies.	14	30	»	44
	Personnes étrangères au service . .	24	17	1	42
Ensemble.	En 1894. . .	39	50	2	91
	En 1893. . .	28	42	4	74
Différences pour 1894. . .		+ 11	+ 8	— 2	+ 17
Totaux . .	En 1894. . .	39	50	2	91
	En 1893. . .	28	42	4	74
Différences pour 1894. . .		+ 11	+ 8	— 2	+ 17

IX.

Contraventions.

Le nombre de contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1894 et 1893, sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1894.	En 1893.
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations	65	60
Entraves apportées à la circulation des trains	33	28
Abandon d'attelages dans les stations ou dans les dépendances des railways	»	1
Plantation d'arbres ou érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer.	24	3
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers. . .	95	116
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'Administration	20	11
Voyageurs ayant pris place dans un train avec une arme chargée ou avec des objets de nature à incommoder les voyageurs	»	»
Voyageurs ayant pris place dans les compartiments ou les voitures dont l'accès leur est interdit, ou ayant fumé dans les voitures non réservées à cet usage	3	4
Fausses déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées	8	3
Contraventions aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés	2	1
Totaux	250	227
Augmentation en 1894	23	

X.

Améliorations. — Innovations.

Les principales améliorations et innovations réalisées, en 1894, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

Anvers à Gand.

Achèvement de la seconde voie entre Saint-Nicolas et Lokeren.

Installation de la lumière électrique à la station de la Tête-de-Flandre.

Prolongement d'une voie d'évitement à Beveren-Waes.

Acquisition de terrain et établissement d'une voie de croisement à Nieukerken.

Acquisition de terrain pour le déplacement de la station de Mille-Pommes.

Établissement de voies secondaires à Saint-Nicolas-Waes et à Gand-Waes.

Construction et mise en service du nouveau steamer de passage de l'Escaut « *Baron Prisse.* »

Construction de 6 voitures mixtes, de 2 voitures de deuxième classe, de 15 voitures de troisième classe et de 10 wagons fermés de 10 tonnes. Tous ces véhicules sont construits sur châssis métallique.

Mise en vigueur de nouveaux tarifs et conditions réglementaires pour le transport, en service intérieur de la Société : 1° des voyageurs et des bagages (avec un supplément); — 2° des marchandises, tapissières, valeurs, etc. (avec 3 suppléments).

Adhésion : 1° à diverses modifications de tarifs proposées par l'administration des chemins de fer de l'État belge, pour les relations mixtes et internationales; — 2° aux différentes mesures introduites par la même administration en ce qui concerne le mode de partage des taxes des divers tarifs de marchandises, etc., et le règlement des indemnités payées en service commun et international.

Organisation de trains de voyageurs supplémentaires pendant la durée de l'Exposition universelle d'Anvers.

Chimay.

Remplacement de billes en chêne par des traverses créosotées en hêtre, sur une longueur de 2,920 mètres de la voie principale.

Exécution de 270 mètres carrés d'empierrement à Seloignes-Monceau.

Pose de 303 mètres de clôture en vieilles billes aux stations de Chimay, Matagne-la-Grande, Matagne-la-Petite et Romerée.

Améliorations diverses aux maisonnettes de gardes des passages à niveau n^{os} 24 et 29.

Construction, à la station de Chimay, d'un aqueduc de 42 mètres de longueur, pour l'écoulement des eaux.

Application : 1° des bases et conditions du tarif exceptionnel provisoire n° 15 du chemin de fer de l'État belge, aux transports de pierrailles pour ballastage d'Yvoir à Momignies (frontière); — 2° d'un tarif spécial commun, aux transports de chaux en vrac de Berzée à Momignies (frontière).

Flandre occidentale.

Remplacement de 7,658 mètres de rails en fer par des rails d'acier de 9 et de 12 mètres, de 38 kilogrammes.

Consolidation de certaines parties de voie par la pose de 30,270 plaques intermédiaires d'acier.

Établissement de 713 mètres de nouvelles voies de service dans différentes stations.

Installation d'une plaque tournante pour locomotives et construction d'un magasin à marchandises à Thielt.

Établissement d'une rampe de chargement à Meulebeke.

Extension des pavages des cours de déchargement à Menin et à Thielt.

Remplacement de 20 barrières à lisses par des barrières roulantes en fer.

Création d'un point d'arrêt au hameau de Sainte-Catherine-Cappelle, entre les stations de Lendelede et Heule.

Mise en service d'une nouvelle locomotive à marchandises.

Mise en service de 1 voiture mixte, de 10 voitures à voyageurs de 3e classe à couloir central, de 6 wagons fermés de grande capacité, de 6 wagons à chicorée, de 2 wagons à coton et à laine, tous munis de freins à vis et d'un wagon-box.

Installation aux ateliers des voitures, de plusieurs machines-outils à travailler le bois.

Introduction de deux suppléments au tarif intérieur de la Société, pour le transport des voyageurs, bagages, marchandises, etc.

Adhésion à l'application en services mixtes et internationaux de plusieurs tarifs spéciaux, et à certains déclassements de marchandises.

Création d'un service supplémentaire de trains entre Thielt et Ingelmunster, pour améliorer les correspondances aux points d'échange.

Gand-Eecloo-Bruges.

Renouvellement de 9,825 mètres de rails en fer de 6 mètres de longueur par des rails en acier de 9 et de 12 mètres, type État belge.

Remplacement de 1,690 traverses en sapin par des traverses en chêne.

Extension des voies dans la station de Balgerhoek et acquisition de 60 mètres de terrain pour le dit travail.

Construction d'un séchoir pour bâches, à Eecloo.

Construction d'une nouvelle loge de garde-barrières près de la station de Steenbrugge et prolongement d'une voie de garage dans cette station.

Établissement d'un puits artésien et placement d'un nouveau réservoir en tôle de 20 mètres cubes, pour l'alimentation des locomotives, dans la station de Gand.

Placement, dans la station de Gand, d'une plaque tournante de 13m.50 pour le virage des locomotives.

Construction, dans les ateliers d'Eecloo, de 2 wagons fermés de 10 tonnes chacun.

Achat de 2 locomotives type 10 État belge, de 6 voitures mixtes de 1re et de 2e classe à trois essieux, grande capacité.

Achat d'un appareil de levage pour locomotives et voitures.

Gand à Terneuzen.

Changement apporté à l'habitation du chef de station à Selzaete.

Mise en vigueur d'un nouveau tarif pour le transport, en service intérieur de la Société, des voyageurs, bagages, marchandises, tapissières, valeurs, œuvres d'art, etc.

Grand Centràl belge.

Remplacement de 7,421 rails en fer par le même nombre de rails en acier.

Établissement, dans les stations de La Sambre, d'Aerschot et de Walcourt, d'appareils d'enclenchement pour la manœuvre à longue distance des excentriques et des signaux.

Construction d'un hangar aux marchandises dans la station de Doische.

Agrandissement des terre-pleins de chargement des stations de Gastuche et d'Hanzinne.

Construction d'un bâtiment pour lampisterie, dans la station de Florennes (Sambre-et-Meuse).

Modification des voies des stations de Weert-Saint-Georges, Court-Saint-Étienne et Munsterbilsen.

Agrandissement des bâtiments des recettes des stations de Couvin et d'Oret.

Établissement à titre d'essai, à partir du 4 janvier 1894, d'un point d'arrêt pour voyageurs, entre Lierre et Nylen.

Le 22 janvier 1894, ouverture à l'exploitation de la ligne vicinale de Sichem à Montaigu.

Mise en vigueur : 1° de tarifs spéciaux pour le transport des voyageurs et des bagages par trains de plaisir ou par trains ordinaires vers Anvers-Est, pendant la durée de l'Exposition universelle; — 2° de nouveaux tarifs et conditions réglementaires pour les transports d'animaux vivants et de véhicules de chemin de fer, en services communs belge-rhénan-westphalien, belge-allemand, belge-sud-ouest-allemand et belge-bavarois; — 3° de nouveaux prix pour les envois de graviers de Maestricht à Diepenbeek; — 4° d'un nouveau tarif général pour le transport des marchandises, valeurs, œuvres d'art, etc. applicable en service intérieur Grand Central belge, aux relations hollando-belges.

Création de tarifs exceptionnels ou spéciaux pour le transport des marchandises suivantes : 1° déchets de coton importés d'Angleterre, expédiés d'Anvers vers différentes localités allemandes; — 2° pièces de machines envoyées d'Anvers vers différentes stations allemandes; — 3° brai (goudron minéral solide) expédié en service belge-westphalien; — 4° produits destinés au couchage et à l'alimentation des animaux, envoyés en service belge-allemand; — 5° blendes grillées expédiées de Melick-Herkenbosch à Lommel; — 6° cotons bruts importés directement d'Amérique, envoyés d'Anvers vers différentes localités de l'Allemagne; — 7° racines de chicorée expédiées vers Agram (Zagrab) en service belge-sud-autrichien; — 8° chaux en vrac envoyée de Berzée à Momignies (frontière); — 9° salpêtre du Chili transporté entre Anvers et Spaichingen (Wurtemberg); — 10° graviers expédiés de Maestricht vers Aerschot; — 11° twists anglais; — 12° céréales envoyées d'Anvers vers Budel, Weert, Kelpen, Baexem, Haelen, Ruremonde et Maestricht; — 13° engrais et matières premières pour la fabrication des engrais artificiels, expédiés en service international belge-rhénan-westphalien; — 14° loupes de fer transportées de Hattingen vers Anvers en service international belge-rhénan-westphalien; — 15° minerais de nickel, minerais de cobalt et chromates de fer envoyés d'Anvers vers différentes localités de l'Allemagne; — 16° graines de betteraves expédiées de la Russie vers Louvain.

Introduction de suppléments à divers tarifs de transport pour les voyageurs, les bagages et les marchandises, en services intérieur, mixtes et internationaux.

Application de réductions de tarifs en faveur de divers produits : china-clay, terre et pierres à faïence, silex moulu, charbon anglais, planches, etc.; — traverses et excentriques; — fruits frais et paniers neufs vides.

Extension, à certaines gares, de l'application de divers tarifs de transport pour marchandises.

Prorogation du délai d'application de réductions de tarifs en faveur des transports de : 1° fruits frais et paniers neufs vides; — 2° crapauds; — 3° traverses et excentriques; — 4° brai (goudron minéral solide).

Hasselt à Maeseyck.

Mise en œuvre de 636 rails en acier de 9 mètres, en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Remplacement de 3,677 billes en sapin et en chêne par de nouvelles billes en chêne, de plus fortes dimensions.

Application, en services intérieur et mixtes, des différentes réductions de tarifs proposées par l'administration des chemins de fer de l'État.

Liége à Maestricht.

Mise en œuvre de 648 mètres de rails en acier de 9 mètres, en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Remplacement de 5,427 biles en chêne par des traverses de même essence, mais de plus fortes dimensions.

Établissement de 289 mètres de voies de service à la station de Maestricht, avec deux croisements et deux changements de voie neufs, en acier, et accessoires.

Substitution de 9 barrières basculantes à mouvement simultané, à 9 barrières à lisses ordinaires, aux passages à niveau nos 4, 8, 21 et 22 et aux points d'arrêt de Souverain-Wandre, Pont d'Argenteau, Souvré (Visé), Maarland (Hollande) et station de Gronsveld.

Mise en œuvre de 2 changements de voie et de 2 croisements neufs en acier, en remplacement d'appareils en fer.

Allongement des quais de la halte du Château de Cheratte.

Construction d'un ponceau de 2m50 d'ouverture à la cumulée 17825, sous Mouland, en remplacement d'un aqueduc de 1m00 d'ouverture.

Construction d'un bâtiment pour magasin, lampisterie, latrines et urinoirs à la station de Jupille.

Construction d'une annexe à la maisonnette n° 13 à Wandre.

Construction d'un soubassement en pierres de taille au bâtiment des recettes à Gronsveld, en remplacement de celui existant en briques.

Pose de bordures en pierres de taille pour les quais à voyageurs aux stations de Visé et de Gronsveld.

Placement d'un signal à distance près de la remise aux voitures à Maestricht.

Placement de deux signaux à distance protégeant le passage à niveau n° 37 à Maestricht.

Construction d'une marquise pour voyageurs à la halte de Pont d'Argenteau.

Placement d'un gabarit de chargement à la station de Visé.

Construction d'une rigole en pierres de taille, couverte en tôles, contenant le fil de fer actionnant le sémaphore établi contre le passage à niveau n° 38, à Maestricht.

Extension des voies de raccordement des Forges et Tôleries liégeoises à la station de Jupille.

Construction et ouverture à l'exploitation, à la station de Cheratte, des voies du raccordement du charbonnage d'Abhooz.

Acquisition d'un jeu complet de bielles de rechange pour machines-tramways se composant de deux bielles motrices, quatre bielles d'accouplement et deux bielles de distribution.

Acquisition de 40 wagons à charbon et de pièces de rechange pour ces véhicules, consistant en consoles de caisse, boisseaux de buttoirs, boîtes à huile, ranchers de caisse, croix de Saint-André; le tout en acier coulé.

Acquisition et transformation en type État-Belge de 4 bielles motrices en fer fin grain pour machines ordinaires.

Réfection de 20 wagons à charbon, modifications apportées aux fusées des essieux, boîtes à huile et traverses extrêmes.

Remplacement de 5 essieux de wagons et de 35 bandages en acier aux machines, tenders, voitures et wagons.

Renouvellement du faisceau tubulaire en laiton aux chaudières de 2 locomotives.

Renouvellement de 30 bâches, de 25 chaufferettes et des garnitures à 1 voiture de première classe.

Publication de nouveaux tarifs et conditions réglementaires applicables aux transports de voyageurs, de bagages et de chiens, en service intérieur belge de la Société.

Mise en vigueur : 1° d'un tarif spécial pour le transport de litière de tourbe à destination des chemins de fer de l'Est français et des réseaux au-delà; — 2° d'un tarif exceptionnel provisoire n° 31bis pour le transport de houille, coke et briquettes de charbon à l'intérieur de la Belgique.

Prorogation des tarifs exceptionnels provisoires nos 6 et 6bis pour les transports de houille, coke et briquettes de charbon à l'entrée en Belgique.

Adhésion aux tarifs réduits du 1er octobre 1894, en faveur de l'agriculture et de la sylviculture.

Suppression d'un grand nombre de trains de marchandises les dimanches et les jours fériés.

Liégeois-Limbourgeois.

Construction de 2 annexes en briques et de 2 puits en béton aux loges nos 14 et 15 de la sous-section de Liége à Tongres.

Renouvellement de 13,350 mètres de voie, au moyen de billes en chêne et en sapin d'un plus fort calibre.

Renouvellement de 4,379m58 de voie, au moyen de rails en acier, d'un poids de 38 kilogrammes par mètre, pour remplacer des rails en fer.

Construction d'un perron et appropriation de la loge no 5 pour la nouvelle halte à voyageurs de La Préalle.

Placement de 2 heurtoirs à la station de Liers.

Agrandissement des voies de la station de Liers. (Travaux en cours d'exécution).

Installation d'appareils d'enclenchement des signaux et excentriques à la station commune de Flémalle (Nord-Belge).

Enclenchement des signaux et barrières aux loges 4 et 5 de la sous-section de Liége à Tongres et placement de deux sémaphores.

Placement d'une guérite en bois pour le garde-barrières du passage à niveau du Thier à Liége.

Ouverture d'une halte à La Préalle.

Introduction de 2 suppléments aux tarifs et conditions réglementaires applicables, en service intérieur de la Société, aux transports de marchandises, tapissières, valeurs, œuvres d'art, etc.

Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel provisoire no 1 pour le transport, en service intérieur de la Société, des houilles, coke et briquettes de charbon.

Malines à Terneuzen.

Revêtement des nouveaux quais à Terneuzen.

Forage d'un puits artésien à Saint-Nicolas.

Agrandissement des quais de chargement à Kijkuit, à Bornhem et à Saint-Nicolas.

Extension de l'éclairage électrique de la station de Saint-Nicolas.

Construction d'un nouveau quai à Tamise.

Acquisition d'un terrain pour l'agrandissement de la gare de Saint-Nicolas (côté Est).

Agrandissement de la station d'Axel.

Construction de nouveaux ateliers de peinture à Saint-Nicolas.

Acquisition de 50 nouveaux wagons pour laines et cotons.

Construction d'un train pour réservoir à eau, d'un wagon à bagages, de deux voitures de 3e classe (grande capacité) et d'une voiture mixte de 1re et 2e classe (grande capacité).

Acquisition d'un appareil de levage composé de 4 verrins et 4 traverses, d'une machine à forer et aléser, avec accessoires, et d'un marteau-pilon à vapeur à double effet.

Introduction d'un 3e supplément aux tarifs et conditions réglementaires applicables aux transports de voyageurs et de bagages en service intérieur de la Société.

Nord belge.

Construction d'une maison de garde au passage à niveau de la station d'Ougrée.

Exécution de divers travaux pour assurer l'écoulement des eaux aux abords du passage à niveau du Heitay.

Agrandissement de la maison de garde au passage à niveau de la station d'Andenne.

Remplacement des barrières à lisses en bois par des barrières roulantes en fer, type économique, de 7m15 d'ouverture, au passage à niveau nº 106.

Installation d'un lanterneau pour l'éclairage et la ventilation du bureau de la petite vitesse, et agrandissement de la chaufferie à Longdoz.

Installation d'une canalisation d'eau potable dans la gare, les logements et les ateliers à Kinkempois.

Installation de filtres Chamberland, système Pasteur, dans le bâtiment de la gare et dans les deux maisons habitées par le chef de district et deux cantonniers, à Tilleur.

Installation d'un poste d'enclenchements à l'extrémité nord de la gare de Jemeppe et amélioration du système de protection de la traversée des voies Nord-belges par la voie du charbonnage de la Concorde.

Installation de deux postes d'enclenchements à Flémalle-Grande.

Installation de signaux et enclenchements à Flémalle-Haute.

Construction d'une halle aux marchandises à Ampsin.

Établissement d'une voie en impasse et allongement du quai à voyageurs de gauche à Huy.

Remplacement de la bordure en gazon du quai central des voyageurs, par une bordure en pierre de taille et remplacement de la conduite de 0m135 de diamètre, par une conduite de 0m200 de diamètre, pour l'alimentation des deux grues hydrauliques vers Liége, à Statte.

Prolongement de 16 mètres de la voie de garage de gauche à Sclaigneaux, en vue de permettre le chargement direct des minerais amenés par la voie étroite de la Société minière de Somme et Vezin.

Installation du block-system à l'entrée de la gare de Namur.

Établissement d'un quai à bestiaux, déplacement du pont à bascule de 30 tonnes et modification de l'empierrement de la cour aux marchandises à Dave.

Modification de la distribution intérieure du rez-de-chaussée du bâtiment des voyageurs à Godinne.

Allongement de 24 mètres du quai à voyageurs à Waulsort.

Modification de locaux affectés au service de la douane dans la halle aux marchandises; — remplacement du dallage en ciment par un carrelage céramique entre la chaufferie et le quai des voyageurs; — construction d'un hangar au dessus du quai de transbordement et reconstruction du quai; — établissement du raccordement Puissant et Rombaux; — installation d'une guérite pour l'agent de la douane, d'une voie de manœuvre et d'un appareil d'enclenchements vers Binche; — à Erquelinnes.

Allongement des quais à voyageurs à Erquelinnes-Village.

Amélioration des clôtures des gares de Solre-sur-Sambre, Labuissière, Fontaine-Valmont, Lobbes et Thuin.

Allongement de la voie de ceinture et pose d'un nouveau garage (en cours), à Labuissière.

Remplacement de conduites de gaz par d'autres de plus fort diamètre et établissement d'un raccordement des moulins à vapeur à Saint-Martin.

Dégagement du vestibule, agrandissement du bureau central et plafonnage de la salle du buffet; — remplacement d'un heurtoir en charpente; — à Quévy.

Transformation de l'arrêt en halte, agrandissement du bâtiment et allongement des quais, à Blaregnies.

Installation d'un indicateur-tournant vers Hautmont, à Frameries.

Éclairage du bâtiment des voyageurs de la gare de Longdoz au moyen du bec Auer.

Installation aux guichets de tableaux à plaques mobiles donnant aux voyageurs les indications suivantes : *Classe du train — Destinations principales et correspondances — Heure de départ.*

Installation d'une chaufferie avec chaudière Field et appareil réchauffeur à la vapeur type Nord.

Installation d'un poste téléphonique central à l'Inspection générale, permettant aux postes téléphoniques suivants de communiquer entre eux :

1° Bureau télégraphique de l'Inspection générale;

2° Bureau de l'Inspecteur général ;

3° Bureau du chef des bureaux du Contrôle ;

4° Gare de Longdoz;

5° Gare de Kinkempois (marchandises);

6° Gare de Kinkempois (voyageurs);

7° Bureau de l'Inspecteur de la Traction à Kinkempois ;

8° Gare privée de Renory.

Substitution du chauffage par chaufferettes au chauffage par briquettes dans les voitures de 3e classe.

Amélioration de l'éclairage d'une partie des voitures de 2e classe, en substituant des lampes de 1re classe à bec rond aux lampes à bec plat.

Éclairage des fourgons des conducteurs des trains de marchandises au moyen de lanternes d'applique au pétrole.

Éclairage des quais à voyageurs et d'une partie des voies de Flémalle-Haute au moyen de lampes intensives au pétrole (système Nieuwenhuys).

Contrôle électrique des aiguilles et signaux manœuvrés des postes Saxby nos 1 et 2, à Flémalle-Haute. Installation d'une relation téléphonique entre ces deux postes.

Établissement d'une relation électrique par appareil de correspondance à guichets entre la bifurcation de Flémalle-Haute et le poste n° 1 de cette gare.

Établissement de relations entre :

1° La gare de Seraing et le raccordement de l'Espérance ;

2° La gare d'Hermalle et la gare privée de la Vieille-Montagne, à Flône ;

3° La gare d'Andenne et les raccordements Verlaine et Monoyer ;

4° La gare de Dave, la halte de Tailfer et le raccordement de M. Wérotte, à Tailfer.

Extension de l'éclairage électrique à Huy et installation, dans cette même gare, d'un cabestan électrique pour manœuvres à la prolonge et d'un transport de force pour actionner un moteur électrique commandant une pompe de réserve pour l'alimentation d'eau de la gare.

Installation d'une sonnerie d'annonce des trains au passage à niveau de la gare de Namèche.

Contrôle électrique des disques à distance de la gare de Jemeppe.

Extension de l'éclairage au gaz de la gare de Dinant.

Installation d'un téléphone entre le bureau du surveillant du dépôt et l'habitation du chef de dépôt de Saint-Martin.

Contrôle électrique et aiguilles au poste n° 1 et au poste D de la gare d'Erquelinnes.

Amélioration de l'éclairage des quais du point d'arrêt de Genly et des haltes de Blaregnies et de Cuesmes.

Installation et contrôle électrique d'un avertisseur tournant de bifurcation à Frameries.

Installation d'une grosse sonnerie d'annonce des trains à la bifurcation d'Hautmont.

Application d'un treuil de manutention (appareil Brotherhood) et d'un abri-toiture à la machine n° 85.

Reconstruction de 11 caisses de fourgons, dans un nouveau type.

Installation de portes à barreaux à 7 voitures-tramways.

Introduction de 2 suppléments aux tarifs et conditions réglementaires applicables aux transports, en service intérieur de la Compagnie, des voyageurs, bagages et chiens.

Application, dans un but d'uniformité, de l'amende de 2 francs, aux voyageurs trouvés sans billet dans les trains internationaux.

Acceptation au transport en débet des membres de la Chambre des Représentants.

Adoption de paiements fractionnés par trimestre des abonnements généraux de 3e classe pour les apprentis et les ouvriers ayant droit aux billets de semaine.

Mise en vigueur d'un tarif direct pour le transport des marchandises, via Anvers, vers les

ports desservis par les steamers de la Compagnie de navigation *La Forenese,* de l'*Ostlandsche* et du *Norddeutscher Lloyd.*

Publication : 1° de tarifs exceptionnels provisoires nos 31 et 31*bis* pour les combustibles expédiés en services mixtes par quantités de 50 tonnes ; — 2° de nouveaux tarifs belges-allemands pour le transport d'animaux vivants et de véhicules de chemin de fer.

Application des bases et conditions du tarif exceptionnel provisoire n° 15 du chemin de fer de l'État belge aux transports de pierrailles pour ballastage d'Yvoir à Momignies (frontière).

Prorogation des tarifs exceptionnels nos 6 et 6*bis* de 1892, pour le transport des combustibles belges expédiés vers les stations du nord du pays.

Application restreinte, par les bureaux-frontières, d'une taxe de fr. 0.50 pour levée d'acquit de transit sommaire.

Réglementation de l'acceptation au transport des levures expédiées par chemin de fer.

Ouverture à tous les services de la gare de Flémalle-Grande.

Mise en correspondance, à Liége, de 2 trains express avec le train de luxe « Ostende-Vienne ».

Prolongement : 1° jusqu'à Mons, du parcours d'un train-tramway d'Aulnoye à Frameries ; — 2° jusqu'à Quévy, du parcours d'un train-tramway de Mons à Frameries.

Arrêt supplémentaire : 1° d'un train à la station de Sclaigneaux ; — 2° de 2 trains au passage à niveau d'Erquelinnes-village ; — 3° de 2 trains à la halte de Blaregnies.

Taviers à Embresin.

Transformation de la gare de transbordement de Noville-Taviers ; augmentation de 110 mètres de la longueur des voies de transbordement et réfection de la voie principale de la susdite gare.

Construction et mise en usage de 9 wagons découverts à marchandises de 5 tonnes chacun.

Termonde à Saint-Nicolas.

Pose de trois ponts à peser, système Flamache.

Construction d'une guérite pour le signaleur au raccordement de Grembergen.

Placement de rails en acier sur 2,250 mètres de voies.

Remplacement de chaînettes servant à l'accrochage des battants mobiles des wagons cavaliers par des crochets s'abaissant automatiquement.

Remplacement de deux chaudières de locomotives.

Mise en service de 10 wagons à laine et à coton.

Distribution de billets de voyageurs à double usage.

Réglementation des transports de voyageurs effectués à prix réduits de 50 p. c.

Réglementation des suppléments de prix de transport à payer par les voyageurs changeant de classe de voiture en cours de route.

Élaboration d'un nouveau tarif intérieur pour le transport des voyageurs et des bagages, et d'un autre pour le transport des marchandises, chevaux, bestiaux, etc.

Déclassement de diverses marchandises en services mixte et international.

Réglementation de la marche des trains entre les stations de Hamme et de Waesminster.

Suppression des trains mixtes.

Organisation de 2 nouveaux trains de marchandises.

ANNEXES

DE LA PARTIE A.

ACTIF. N° I. — *Bilan.* — *Situation générale depuis*

			SOMMES TOTALES.
Capital utile de premier établissement (annexes II et XXIX)	Capitaux appliqués à la construction et au rachat des lignes, des bâtiments, ateliers, matériel fixe, etc., etc. ainsi qu'aux travaux de parachèvement.	1,099,626,662 60	1,392,564,084 37
	Acquisition du matériel de traction et de transport pour l'ensemble du réseau 225,865,733 53	292,937,121 77	
	Coût du matériel racheté aux compagnies. 67,071,388 24		
Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation (1)			11,090,438 79
Approvisionnements en dépôt (2)			23,326,566 26
Intérêts	des recettes nettes de l'exploitation.	27,470,306 24	138,769,955 50
	des soldes annuels accumulés (3)	111,299,649 26	
Recettes brutes de l'exploitation (4)		3,463,577,122 55	3,468,601,132 30
Produits divers encaissés par l'Administration des Domaines pour le compte du chemin de fer (4).		5,024,009 75	
	Ensemble . . . . . fr.		5,034,352,177 22

(1) *Voir* annexe VI.
(2) — — XXII.
(3) Déduction faite de fr. 4,240,633-61 représentant les intérêts bonifiés au Trésor, du chef des pensions liquidées depuis 1844.
(4) *Voir* annexes IX et X.

origine jusque fin 1894.

PASSIF.

			SOMMES TOTALES.
Dotation pour amortissement dont le Trésor a disposé			76,492,960 18
Reste à amortir (tableau II)			1,316,071,124 19
Capital utile, base des charges, déduction faite de l'amortissement indirect (*voir* annexe II) . . . fr.			1,392,564,084 37
Intérêts et amortissement (1)	1,189,293,665 65		
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes (1)	178,790,325 03		
Redevance ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière (1)	10,866,138 83		1,380,589,648 08
Sommes liquidées, en exécution d'un arrêt en date du 26 avril 1883, au profit des compagnies concessionnaires, pour transports en service ayant transité par leurs lignes avant 1885 (1)	1,639,518 57		
Intérêts des avances faites par le Trésor, pour le renouvellement de rails	495,625 87		
Intérêts bonifiés au Trésor pour liquidations mensuelles des parts de recettes, et trimestrielles pour les redevances	1,931,075 82		2,426,701 69
Dépenses d'exploitation (annexe VI)			2,027,445,111 07
Pensions servies depuis l'origine de l'exploitation aux anciens fonctionnaires et employés du chemin de fer et qui sont imputées sur le budget de la Dette publique (2)			7,470,134 »
Total du passif . . . . . fr.			4,810,495,679 21
Pour balance. — Parachèvement sur compte d'exploitation	11,090,438 79		
Renouvellement des approvisionnements liquidés à charge du budget annuel	23,326,566,26	87,513,244 20	
Soldes actifs accumulés (3) en caisse, fin 1894	53,096,239,15		(3) 223,856,498 01
intérêts en compte courant (3)	136,343,253 81		
Ensemble . . . . fr.			5,034,352,177 22

Voir annexe VII*bis*.
— — VII.
(Actif) 138,769,955 — (Passif) 2,426,701 69.

ACTIF. N° II. — *Compte de premier établissement, ligne*

			COUT des LIGNES EXPLOITÉES et de celles en voie de construction.
A. Capital de premier établissement et parachèvement des lignes construites directement par l'État :			
a) Lignes en exploitation . . . . . fr.	363,015,672 78		
b) — en construction (*voir* p. 15)	9,150,624 30	378,312,865 05	
c) Aliénations d'immeubles, subsides, etc. (*voir* passif) .	6,146,567 97		
B. Capital de premier établissement des lignes construites à forfait, y compris leur parachèvement :			543,593,160 93
a) Lignes en exploitation . . . . . fr.	156,009,124 10	165,280,295 88	
b) Parachèvement y relatif	9,271,171 78		
C. Capital correspondant aux lignes rachetées (1) :			
a) Prix des lignes rachetées . . . . . fr.	435,138,677 16		494,612,687 01
b) Parachèvement y effectué par l'État.	59,474,009 85		
D. Dépenses de parachèvement, spéciales aux lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts de recettes.			9,379,977 99
E. Intérêts intercalaires des capitaux . . . Lignes en exploitation . . . fr.	18,252,771 25		18,797,198 11
— en construction	544,426 86		
F. Sommes appliquées aux dépendances des stations de tout le réseau : excentriques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, machines et outillage des ateliers, pavage, éclairage électrique et au gaz, etc.			38,563,914 74
G. Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes, personnel, mobilier et frais de bureau.			10,521,642 93
H. Acquisition de matériel pour l'ensemble du réseau exploité . . . . . fr.	225,865,733 53		292,937,121 77
I. repris aux compagnies.	67,071,388 24		
Total du capital de *premier établissement* (2) . . . . . fr.			1,408,405,703 50

(1) Y compris 12,500,000 francs, restant dûs pour le rachat de la ligne d'Anvers à la frontière hollandaise.
(2) *Voir* détails, annexe XXIX.

exploitées et lignes en construction au 31 décembre 1894. PASSIF.

			CAPITAUX AMORTIS ET A AMORTIR.
Dotation pour l'amortissement du capital utile.	à 4 p. °/₀ jusqu'au 31 décembre 1886 (1) . . . . . .fr.	43,640,992 21	
	à 3 ½ p. °/₀ des capitaux unifiés fin 1886, soit à partir de 1887 (2)	31,955,567 »	76,492,960 18
	à 3 ½ p. °/₀ des capitaux correspondant aux lignes, travaux, etc., livrés à l'exploitation depuis 1887	896,400 97	
Amortissement indirect.	Aliénations d'immeubles (3) . . . . . .fr.	3,827,113 49	
	Participation des villes dans divers travaux (3)	391,181 88	
	Cession gratuite de la ligne de Landen à Saint-Trond (3).	1,361,892 99	
	Travaux abandonnés. Anvers à Tilbourg.	278,449 14	
	Travaux abandonnés. Wavre à Jodoigne.	78,521 10	
	Cession de bâtiments à l'administration des télégraphes.	209,409 37	(4) 6,146,567 97
	Ensemble des amortissements . . . . . .fr.		82,639,528 15
Reste à amortir.	Lignes en exploitation (5)		1,3160,71,124 19
	Lignes en construction. Capital (*v.* p. 15).	9,150,624 30	9,695,051 16
	Lignes en construction. Intérêts intercalaires	544,426 86	
	Total égal à l'actif fr. . .		1,408,405,703 50

Annexe n° 1 du Compte rendu de 1886 et n° VII de 1887.
Annexe VIII du Compte rendu de 1887.
Annexe X.
Cette somme est déduite, page 2, pour établir le capital utile servant de base aux charges d'intérêt et d'amortissement.
En y ajoutant fr. 76,492,960-18 d'amortissement, on obtient fr. 1,592,564,084-37, montant du capital utile.

DOIT.

N° III. — COMPTE

Dépenses d'exploitation approximatives.	Services communs. . . . . fr.	1,411,712 29	
	Voies et travaux	19,423,047 57	
	Traction et matériel	40,415,245 21	
	Transports.	22,991,285,85	(1)86,537,469 39
	Perception et contrôle des recettes et des matières.	1,977,646 03	
Crédits supplémentaires pour les exercices périmés et clos et rattachés au Budget de l'exercice 1894 . . . . . fr.		318,532 44	
Balance : recettes nettes de l'exploitation (1). . . . . fr.			66,437,419 79
		Fr.	152,974,889 18

(1) Pour les années antérieures, *voir* annexe VI.

N° IV. — COMPTE FINANCIER.

Charges des capitaux engagés dans le réseau exploité.	Dette unifiée au 31 décembre 1886.	Capital réglé	Intérêts. . fr.	41,149,530 11	
			Amortissemt.	4,457,899 57	46,067,565 26
		Capital dû pour la ligne d'Anvers à la frontière.	Intérêts. . .	426,451 84	
			Amortissemt.	33,683 74	
	Capital dépensé depuis 1887 . .		Intérêts. . .	4,160,058 28	
			Amortissemt.	221,777 10	4,381,835 38
					50,449,400 64
Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes					5,079,797 30
Loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale					219,600 »
Intérêts du chef d'avances faites pour faciliter l'approvisionnement des rails . . .				17,500 »	
Intérêts des redevances et des parts de recettes liquidées par le Trésor, soit, eu égard au temps.				47,330 48	64,830 48
Pensions servies aux anciens fonctionnaires et employés du chemin de fer de 1844 à 1894 (1) . . . . . fr.					7,470,134 »
Solde pour balance. . .	Encaisse de l'exploitation.			53,096,239 15	
	Intérêts en compte courant.			136,343,253 81	189,439,492 96
				Fr.	252,723,255 38

(1) *Voir* détail annexe VII.

L'EXPLOITATION. — *Exercice* 1894. AVOIR.

Recettes de l'exploitation.	Voyageurs . . . . . .fr.	51,369,532 14	
	Tickets d'entrée dans les stations	170,231 40	
	Bagages	1,541,544 91	
	Petites marchandises.	9,991,560 97	
	Grosses marchandises	84,828,963 46	152,891,046 80
	Finances	179,458 30	
	Équipages	72,403 30	
	Chevaux et bestiaux	1,596,393 66	
	Produits extraordinaires (*voir* détails pp. 52 et 53)	3,140,958 66	
Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente d'herbages, d'objets trouvés, etc. .			83,842 38
		Fr.	(1)152,974,889 18

(1) Pour les années antérieures, *voir* annexes IX et X.

Exercice 1894. — *Charges et ressources* (1).

Solde au 31 décembre 1893 . . .	De l'encaisse de l'exploitation (2). . . . .fr.	49,877,751 30	178,719,573 50
	Des intérêts en compte courant (2).	128,841,822 20	
Intérêts à 3 ½ p. % des soldes accumulés.		6,403,607 25	
Recettes nettes de l'exploitation de l'exercice 1894		66,437,419 79	74,003,681 88
Intérêts de ces recettes nettes $\left(\frac{3\,1/2\text{ p. }\%}{2}\right)$		1,162,654 84	
		Fr.	252,723,255 38

(1) Depuis l'origine (*voir* annexe VII), ce compte a été redressé du chef des pensions prises en charge ci-contre.

(2) Chiffres redressés en raison de l'apurement du budget de 1893 et des intérêts correspondant à la prise en charge des pensions civiles figurant ci-contre.

N° V. — *Comptes généraux annuels de l'exploitation, d'après les résultats définitifs.*

	1890.	1891.	1892.	1893.	1894 (1).
Recettes brutes	141,251,819 07	142,816,555 82	140,026,349 80	145,609,996 07	152,974,889 18
Intérêts des soldes actifs accumulés (*a*)	4,774,210 24	5,125,458 56	5,509,329 79	5,848,034 65	6,403,607 25
Intérêts de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation (*a*)	1,001,110 17	1,025,360 72	1,007,053 62	1,120,288 42	1,162,654 84
Ressources totales	147,027,139 48	148,967,375 10	146,542,733 21	152,578,319 14	160,541,151 27
Dépenses d'exploitation	84,045,523 46	84,224,514 76	82,480,428 76	81,593,514 69	86,537,469 39
Annuités de pensions depuis l'origine	»	»	»	»	(2) 7,470,134 »
Parts de recettes et redevance fixe versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes	5,076,115 53	5,153,667 91	4,995,228 91	5,289,256 27	5,299,397 30
Intérêts y relatifs en compte courant (*a*)	46,603 51	47,282 09	45,895 75	48,468 49	47,330 48
Intérêts des avances faites par le Trésor pour faciliter l'approvisionn. des rails (*a*)	17,500 »	17,500 »	17,500 »	17,500 »	17,500 »
Charges des capitaux — Intérêts à 3 1/2 p. %	43,810,072 02	44,387,186 83	44,975,614 71	45,232,401 51	45,736,040 23
Charges des capitaux — Amortissement progressif	3,995,658 65	4,169,474 16	4,350,783 21	4,523,675 48	4,713,360 41
Dépenses totales	136,991,473 17	137,999,625 75	136,865,451 34	136,704,816 44	149,821,231 81
Solde — Insuffisance	»	»	»	»	»
Solde — Excédent	10,035,666 31	10,967,749 35	9,677,281 87	15,873,502 70	(2)10,719,919 46
Situation non compris les intérêts fictifs en compte courant repris sous les litteras (*a*).					
Solde — Insuffisance	»	»	»	»	»
Solde — Excédent	4,324,449 41	4,881,712 16	3,224,294 21	8,971,148 12	(2) 3,218,487 85

(1) Chiffres approximatifs pour 1894 en attendant l'apurement complet des comptes.

(2) C'est la première fois que les pensions sont introduites dans les charges; c'est pourquoi l'exercice 1894 en assume la totalité; mais si l'on se borne à la dépense afférente à 1894, soit 561,209 francs, les excédents sont respectivement de fr. 17,242,317-19 et de fr. 10,127,412-85. Si à ce dernier montant l'on ajoute l'annuité de pension ci-contre, l'on obtient le solde disponible renseigné page 3.

N° VI. — COEFFICIENTS D'EXPLOITATION, *basés sur les recettes et les dépenses réglées définitivement d'après la loi de comptabilité.*

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	RECETTES BRUTES.		RECETTES nettes DISPONIBLES pour intérêts et amortissement des capitaux.	DÉPENSES.			Coefficients des frais d'exploitation.
		RECETTES des transports et produits extraordinaires.	RECETTES diverses encaissées par les Domaines (1).		DÉPENSES budgétaires définitives.	A DÉDUIRE frais de parachèvement	RESTE dépenses d'exploitation proprement dites.	
1835	13.5	268,997 50	365 »	100,515 06	168,847 44	»	168,847 44	62 68
1836	35 7	825,132 85	461 16	394.458 34	431,135 67	»	431,135 67	52 22
1837	90 8	1,416,982 94	892 24	227,8-6 46	1,189,988 72	»	1,189,988 72	83 91
1838	202.6	3,0.7,833 40	434 26	329,651 02	2,768,616 64	»	2,768.616 64	88 69
1839	273.3	4,249,825 04	33,061 82	1,199.892 63	3.082,994 23	»	3.082,994 23	71 89
1840	324.7	5,335,167 05	20,779 33	2,277 952 30	3,077,994 08	»	3,077,994 08	57 47
1841	340 5	6.226,333 66	55,475 43	1,812,421 14	4,469,387 95	»	4.469,387 95	71 15
1842	398.5	7,458,774 29	43,088 20	3,022.388 18	4,479,474 31	»	4,479,474 31	59 71
1843	485.5	8,994,439 33	34,382 54	3,634,967 35	5,393,854 52	»	5,393,854 52	59 73
1844	559 8	11,226,310 87	21,149 88	5,270,433 72	5,977,027 03	»	5,977,027 03	53 14
1845	559.8	12,401,750 22	19,099 99	6,114,565 06	6,306,285 15	»	6,306,285 15	50 77
1846	559.8	13,572,573 03	26 998 19	6,446,292 44	7,153,278 78	83,328 »	7,069,950 78	4 14
1847	569.6	14,696,735 62	79,652 48	5,274,902 68	9,501,485 42	435,008 50	9,066,476 92	61 36
1848	594.9	12,227,775 61	75,050 68	3,445,313 82	8,857,512 47	254,334 »	8,603,178 47	69 93
1849	624.6	13,241.431 78	50,096 75	5,127,421 80	8,164,106 73	179,352 »	7,984,754 73	60 07
1850	624.6	15,059,346 48	47,250 06	5,911,729 15	9,194,867 39	149,634 »	9,045.233 39	59 88
1851	624.6	16,2-8,464 87	49,826 62	7,729,368 55	8,608,922 94	236,947 20	8,371.975 74	51 24
1852	624.6	17,337,238 69	70,829 46	8,912,750 97	8,495.317 18	239,596 »	8.255,721 18	47 42
1853	631.4	19,678,228 90	67,683 16	9,732.551 98	10.013,360 08	230,029 80	9.783,330 28	49 55
1854	636.6	22,667,739 23	80,845 29	11,456,126 03	11,292,448 49	260,480 »	11,031,968 49	48 50
1855	652.4	24,510.116 74	113,826 37	11,565,686 41	13,058.256 70	330,097 50	12,728.159 20	51 69
1856	713 1	24,578,540 38	126,548 44	10,066,800 15	14,638,288 67	311 921 »	14,326,367 67	57 99
1857	744.6	25,507,617 32	91.327 42	11,078,085 95	14,520,858 79	583,564 60	13,937,294 19	54 44
1858	745.7	27.277,926 01	102,880 30	12,418,834 37	14,961,971 94	409,445 »	14,552,526 94	53 15
1859	745.7	28,080.999 70	96,569 40	13,671,799 97	14.505.769 13	424,057 »	14,081,712 13	49 97
1860	747.2	29,601,994 38	83,925 17	15,413.295 05	14,272,624 50	179,095 »	14,093,529 50	47 48
1861	748.6	33,651,264 63	81,927 03	18,369.295 85	15,363,895 81	225,730 »	15,138,165 81	44 88
1862	748.6	32,548,265 76	113,435 61	17,453.165 01	15,208,556 36	283,393 58	14,925,162 78	45 70
1863	748.6	33,868,435 59	107,978 72	18,193,450 61	15,782,963 70	156,319 55	15,626,644 15	45 99
1864	748.6	36,099,002 58	230,914 32	18.957,800 75	17,372,116 15	88,065 90	17,284,050 25	47 58
1865	749.2	38,318,780 18	104,866 80	18,662,361 44	19,761,285 54	69,406 35	19,691,879 19	51 25
1866	789.8	38,188,974 36	117,961 64	14.906,820 93	23,400,115 07	190,839 69	23,209,275 38	60 59
1867	862 7	40,001,392 95	165,165 72	15,925,151 02	24,241,407 65	107,369 »	24,134,038 65	60 08
1868	862.7	41,852,330 98	135,492 58	17,913,759 51	24,074,064 05	72,396 70	24,001,667 35	57 16
1869	862.7	43,387,254 90	122,274 75	18,829,156 88	24,680,372 77	263,830 »	24,416,542 77	56 12
1870	868.7	45,306,479 22	68,195 36	19,440,569 16	25,934,105 42	302,905 »	25,631,200 42	56 49
1871	1,422.2	66,906,259 29	64,498 47	31,666,772 70	35,303,985 06	296,945 »	35,007,040 06	52 27
1872	1,469 6	69,664,288 46	172,988 04	27,209,169 85	42,628,106 65	416,772 92	42,211,333 73	60 44
1873	1,871.1	85,822,196 70	153,768 14	23.018,586 13	62,957,378 71	346,816 »	62,610,562 71	72 82
1874	1,925.1	87,160,707 76	125.834 43	26,711,178 12	60,575,364 07	374,387 27	60,200,976 80	68 97
1875	1,966.5	89,124,045 81	171,889 78	30,888,925 91	58,407,009 68	234,158 30	58,172,851 38	65 15
1876	2,053.2	90,519,922 84	109,745 42	32,682,775 35	57,946,882 91	222,444 08	57,724,438 83	63 69
1877	2,144.7	90,309,704 84	103,656 99	34,977,222 54	55.436,139 29	203,855 24	55.232.284 05	61 09
1878	2,435.3	95,697,098 92	98,794 68	38,060,757 17	57,735,136 43	215,413 36	57,519,723 07	60 04
1879	2,552 0	100,085,161 34	105.708 99	40,744,101 51	59,446,768 82	449,091 23	58,997,677 59	58 89
1880	2,724.0	113,785,288 40	88,786 01	45,216,760 01	68,657,314 40	467,530 24	68,189,784 16	59 88
1881	2,869.5	113,395,143 27	102,343 69	41,832,932 11	71,664,554 85	658,272 34	71,006.282 51	62 56
1882	3,004.0	119,256,301 41	90,131 37	44,537,524 46	74,808,908 32	313,161 48	74,495,746 84	62 42
1883	3,074.1	121,847,653 15	101,086 62	48,527,668 40	73,421,071 37	319,286 20	73,101,785 17	59 94
1884	3,129.0	120,103,201 14	90,285 39	48,368,694 76	71,824,791 77	326,672 32	71,498,119 45	59 49
1885	3,173.1	119,669,431 99	104,474 24	49,719,232 73	70,054,673 50	172,230 24	69,882,443 26	58 35
1886	3,199.9	116,439,621 30	89,887 36	50,612,958 51	65,916,550 15	6,257 20	65,910,292 95	56 56
1887	3,216.6	124,057,764 23	79,981 89	57,448,140 86	66,689,605 26	»	66,689,605 26	53 72
1888	3,226.8	131,525,110 04	87,506 41	61,641,287 95	69,971,328 50	»	69,971,328 50	53 16
1889	3,235.4	136,855,369 87	64,714,47	62,205,551 54	74,714,532 80	»	74,714,532 80	54 57
1890	3,248.6	141,190,895 75	60,923 32	57,206,295 61	84,045,523 46	»	84,045,523 46	59 50
1891	3.269.4	142,736,211 33	80,344 49	58,592,041 06	84,224,514 76	»	84,224,514 76	58 97
1892	3,275.8	139,937,101 88	89,247 92	57,545,921 04	82,480,428 76	»	82,480,428 76	58 90
1893	3,278.7	145,547,138 99	62,857 08	64,016,481 38	81,593,514 69	»	81,593,514 69	56 04
(2) 1894	3,288.6	152,891,046 80	83,842 38	66,437,419 79	86,537,469 39	»	86,537,469 39	56 57
		3,463,577,122 55	5,024,009 75	1,441,156,021 23	2,027,445,111 07	11,090,438 79	2,016,354,672 28	
		3,468,601,132 30		3,468,601,132 30				

(1) Non compris la valeur des immeubles vendus, s'élevant à fr. 3,827,113-49 (annexe n° X) et déduite du capital de premier établissement (annexe II) à titre d'amortissement indirect.

(2) Chiffres approximatifs.

N° VII. — *Résultats annuels de l'exploitation depuis l'origine en faisant entrer en ligne*

(Voir annexes n°

ANNÉES.	COMPTE D'EXPLOITATION — RECETTES brutes. (*V.* p. 101).	COMPTE D'EXPLOITATION — DÉPENSES D'EXPLOITATION.	COMPTE D'EXPLOITATION — RECETTES nettes.	CHARGES financières. (*V.* tabl. VII*bis*.)	SITUATION SANS LA CHARGE DES — SOLDES ANNUELS. ACTIF.	SOLDES ANNUELS. PASSIF.	INTÉRÊTS en compte-courant de l'année.	INTÉRÊTS en compte-courant des soldes accumulés.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1835	269.362 50	168,847 44	100,515 06	33,516 01	66,999 05	»	2,010 30	»
1836	825,594 01	431,135 67	394,458 34	136,336 77	258,121 57	»	7,889 17	2,760 37
1837	1,417,875 18	1,189,988 72	227,886 46	410,381 01	»	182,494 55	4,557 73	13,511 22
1838	3,098,267 66	2,768,616 64	329,651 02	1,046,218 61	»	716.567 59	6,593 02	6,934 19
1839	4,282,886 86	3,082,994 23	1,199,892 63	1,621,176 10	»	421,283 47	23,997 85	— 21,187 42
1840	5,355,946 38	3,077,994 08	2,277,952 30	2,223,152 34	51,799 96	»	45,559 05	— 37,926 34
1841	6,281,809 09	4,469,387 95	1,812,421 14	2,677,871 61	»	865,450 47	36,248 42	— 35,549 03
1842	7,501,862 49	4,479,474 31	3,022,388 18	3,434,285 50	»	411,897 32	60,447 76	— 70,139 08
1843	9,028,821 87	5,393,854 52	3,634,967 35	4,646,416 30	»	1,011,448 95	72,699 35	— 87,092 62
1844	11,247,460 75	5,977,027 03	5,270,433 72	5,884,677 89	»	614,244 17	105,408 67	— 128,032 71
1845	12,420,850 21	6,306,285 15	6,114,565 06	6,168,202 87	»	53,637 81	122,291 30	— 153,507 44
1846	13,599,571 22	7,153,278 78	6,446,292 44	6,380,338 56	65,953 88	»	128,925 85	— 156,901 60
1847	14,776,388 10	9,501,485 42	5,274,902 68	6,676,448 09	»	1,401,545 41	105,034 37	— 155,382 47
1848	12,302,826 29	8,857,512 47	3,445,313 82	6,954,645 34	»	3,509,331 52	67,407 38	— 213,458 21
1849	13,291,528 53	8,164,106 73	5,127,421 80	7,240,776 78	»	2,113,354 98	99,493 33	— 359,673 51
1850	15,106,596 54	9,194,837 39	5,911,729 15	7,427,237 57	»	1,515,508 42	114,353 02	— 454,614 92
1851	16,338,291 49	8,608,922 94	7,729,368 55	7,475,769 42	253,599 13	»	150,557 61	— 528,845 73
1852	17,403,068 15	8,495,317 18	8,912,750 97	7,518,420 45	1,394,330 52	»	174,014 71	— 533,833 29
1853	19,745.912 06	10,013,360 08	9,732,551 98	7,749.816 78	1,982,735 20	»	188,573 43	— 492,452 81
1854	22,748,574 52	11,292,448 49	11,456,126 03	8,109.331 17	3,346,794 86	»	220,123 98	— 425,298 58
1855	24,623,943 11	13,058,256 70	11,565,686 41	8,603,103 19	2,962,583 22	»	219,299 35	— 299,633 77
1856	24,705.088 82	14,638,288 67	10,066,800 15	8,998,435 85	1,068,364 30	»	187,091 76	— 184,343 81
1857	25,598,944 74	14,520,858 79	11,078,085 95	9,893,597 02	1,184,488 93	»	206,470 91	— 141,499 32
1858	27,380,806 31	14,961,971 94	12,418,834 37	10,099.996 10	2,318,838 27	»	231,546 63	— 91,520 90
1859	28,177,569 10	14,505,769 13	13,671,799 97	10,262,210 26	3,409.589 71	»	255,759 47	6,833 66
1860	29.685,919 55	14,272.624 50	15,413,295 05	10.313,668 64	5,099,626 41	»	290,262 15	153,730 97
1861	33,733,191 66	15,363,895 81	18,369,295 85	10,618,702 20	7,750,593 65	»	347,480 76	375,465 35
1862	32,661,721,37	15,208,556 36	17,453,165 01	10,821,715 04	6,631,449 97	»	329,053 89	714,406 94
1863	33,976,414 31	15,782,963 70	18,193,450 61	11,261,781 83	6,931,668 78	»	342,397 30	1,021,403 37
1864	36,329,916 90	17,372,116 15	18,957,800 75	11,651,213 72	7,306,587 03	»	355,581 31	1,353,222 15
1865	38,423,646 98	19,761,285 54	18,662,361 44	11,999,149 37	6,663,212 07	»	348,443 15	1,713,837 77
1866	38,306,936 »	23,400,115 07	14,906,820 93	12,878,574 88	2,028,246 05	»	267,332 22	2,062,857 49
1867	40,166,558 67	24 241,407 65	15,925,151 02	13,855,763 58	2,069,387 44	»	284,779 95	2,237,194 92
1868	41,987,823 56	24,074,061 05	17,913,759 51	14,295,915 57	3,617,843 94	»	321,562 27	2,420,849 41
1869	43,509.529 65	24,680,372 77	18,829,156 88	14,219,058 85	4,610,098 03	»	340,957 19	2,675,259 64
1870	45,374,674 58	25,934,105 42	19,440,569 16	14,217,418 25	5,223,150 91	»	354,080 05	2,980,312 23
1871	66,970,757 76	35,303,985 06	31,666,772 70	21,237,722 81	10,429,049 89	»	543,858 57	3,322,613 96
1872	69,837,276 50	42,628,106 65	27,209,169 85	23,205,996 78	4,003,173 07	»	442,097 29	3,894,434 86
1873	85,975,934 84	62,957,378 71	23,018,586 13	31,886,329 37	»	8,867,743 24	343,538 46	4,228,023 07
1874	87,286,542 19	60,575,364 07	26,711,178 12	33,985,419 52	»	7,274,241 40	417,580 41	4,056,175 80
1875	89,295,935 59	58,407,009 68	30,888,925 91	35,601,880 49	»	4,712,954 58	497,875 44	3,944,156 39
1876	90,629,638 26	57,946,882 91	32,682,775 35	36,569,325 97	»	3,886,550 62	545,807 65	3,933,319 48
1877	90,413,361 83	55,436,139 29	34,977,222 54	39,799,122 95	»	4,821,900 41	659,427 60	3,957,022 54
1878	95,795,893 60	57,735,136 43	38,060,757 17	41,931,534 76	»	3,870,777 59	719,070 30	3,948,804 53
1879	100,190,870,33	59,446,768 82	40,744,101 51	43,501,828 23	»	2,757,726 72	771,177 79	3,980,688 42
1880	113,874,074 41	68,657,314 40	45,216,760 01	46,758,178 11	»	1,541,418 10	851,793 98	4,060,454 »
1881	113,497,483 96	71,664,554 85	41,832,932 11	49,686.609 70	»	7,853.677 59	780,899 28	4,195,287 19
1882	119,346,432 78	74,808,908 32	44,537,524 46	51,746.056 66	»	7,208,532 20	809,397 19	4,080,187 55
1883	121,948,739 77	73,421,071 37	48,527,668 40	53,730,028 60	»	5,202,360 20	841,687 08	3,987,429 65
1884	120,193,486 53	71,824,791 77	48,368,694 76	54,928,460 76	»	6,559,766 »	834,485 93	3,972,499 91
1885	119,773,906 23	70,054,673 50	49,719,232 73	56,035,543 48	»	6,316,310 75	855,674 67	3,902,388,71
1886	116,529,508 66	65,916,550 15	50,612,958 51	56,257,983,28	»	5,645,024 77	878.515 34	3,840,058 81
1887	124.137,746 12	66,689,605 26	57,448,140 86	50,905,082 92	6,543,057 94	»	934,690 13	3,327,625 69
1888	131,612,616 45	69,971,328 50	61,641,287 95	51,251,192 94	10,390,095 01	»	1,018,286 52	3,705,813 77
1889	136,920,084 34	74,714,532 80	62,205,551 54	52.055,094 10	10,150,457 44	»	1,026,150 14	4,234,810 60
1890	141,251,819 07	84,045,523 46	57,206.295 61	52,881,846 20	4,324,449 41	»	937,006 66	4,774,210 24
1891	142,816,555 82	84,224,514 76	58,592,041 06	53,710,328 90	4,881,712 16	»	960,578 63	5,125,458 56
1892	140,026,349 80	82,480.428 76	57,545,921 04	54,321,626 83	3,224,294 21	»	943,657 87	5,509,329 79
1893	145,609,996 07	81,593,514 69	64,016,481 38	55,045,333 26	8.971,148 12	»	1,054,319 93	5,848,034 65
1894	152,974.880 18	86,537,469 39	66,437,419 79	55.748.797 94	10,688,621 85	»	1)1,097,824 36	6,403.607 25
	3,468.601,132 30	2,027,445,111 07	1,441,1 56,02 23	1,380,589,648 08	149,902,121 98	89,335,748 83	15,183,685 88	115,400,201 54
					69,566,373,15		140,583,887 42	

(1) Exemple : (1,162,654-84 — 64,850-48) = 1,097,824-36 — *voir* annexe IV.

de compte les pensions allouées aux fonctionnaires et agents du chemin de fer de l'État.

III et IV.

PENSIONS CIVILES.		SITUATION Y COMPRIS LA PRISE EN CHARGE DES PENSIONS CIVILES.							ANNÉES.
SOLDES ANNUELS avec intérêts en compte-courant.		MONTANT des	SOLDES des col. 6 et 7 dûment réduits.		INTÉRÊTS en compte-courant.		SOLDES ANNUELS des col. 10 et 11 dûment réduits.		
ACTIF.	PASSIF.	pensions.	ACTIF.	PASSIF.	de l'année.	des soldes accumulés.	ACTIF.	PASSIF.	
10	11	12	13	14	15	16	17	18	
69,009 35	»	»	66,999 05	»	2,010 30	»	69,009 35	»	1835
268,771 11	»	»	258,121 57	»	7,889 17	2,760 37	268,771 11	»	1836
»	164,425 60	»	»	182,494 55	4,557 73	13.511 22	»	164,425 60	1837
»	703,040 38	»	»	716,567 59	6,593 02	6,931 19	»	703,040 38	1838
»	418,473 04	»	»	421,283 47	23,997 85	— 21,187 42	»	418,473 04	1839
59,432 67	»	»	51,799 96	»	45,559 05	— 37,926 34	59,432 67	»	1840
»	864,751 08	»	»	865,450 47	36,248 42	— 35,549 03	»	864,751 08	1841
»	421,588 64	»	»	411,897 32	60,447 76	— 70,139 08	»	421,588 64	1842
»	1.025,752 2	»	»	1,011,448 95	72,699 35	— 87,002 62	»	1,025,752 22	1843
»	636,868 21	80 »	»	614,324 17	105,407 07	— 128,032 71	»	636,949 81	1844
»	84,853 95	826 »	»	54,463 81	122,274 78	— 153,510 70	»	85,699 73	1845
37,978 13	»	1,263 »	64,690 88	»	128,900 59	— 156,938 70	36,652 77	»	1846
»	1,451,893 51	1,319 »	»	1,402,864 41	105,007 99	— 155,472 58	»	1,453,329 »	1847
»	3,655,382 35	1,768 »	»	3,511,099 52	67,372 02	— 213,605 74	»	3,657,333 24	1848
»	2,373,535 16	1,920 »	»	2,115,274 98	99,454 93	— 359,899 07	»	2,375,719 12	1849
»	1,855,770 32	4,113 »	»	1,519,621 42	114,270 76	— 454,927 84	»	1,860,278 50	1850
»	124,688 99	5,831 »	247,768 13	»	150,440 99	— 529,338 98	»	131,129 86	1851
1,034,511 94	»	5,355 »	1,388,975 52	»	173,907 61	— 534,584 18	1,028,298 95	»	1852
1,678,855 82	»	5,327 »	1,977,408 20	»	188,466 89	— 493,452 22	1,672,422 87	»	1853
3,141,620 26	»	5,281 »	3,341,513 86	»	220,018 36	— 426,555 31	3,134,976 91	»	1854
2,882,248 80	»	4,759 »	2,957,824 22	»	219,204 17	— 301,156 23	2,875,872 16	»	1855
1,071,112 25	»	7,325 »	1,061,039 30	»	186,945 26	— 186,121 34	1,061,863 22	»	1856
1,249,460 52	»	21,449 »	1,163,039,93	»	206,041 93	— 143,646 81	1,225,435 05	»	1857
2,458,864 »	»	27,050 »	2,291,788 27	»	231,005 63	— 94,629 41	2,428,164 49	»	1858
3,672,182 84	»	27,773 »	3,381,816 71	»	255,204 01	2 497 17	3,639,517 89	»	1859
5,543,609 53	»	28,163 »	5,071,463 41	»	289,698 89	148,077 88	5,509,240 18	»	1860
8,473,539 76	»	31,901 »	7,718,692 65	»	346,842 74	368,447 49	8,433,982 88	»	1861
7,674,910 80	»	32,349 »	6,599,100 97	»	328,406 91	705,806 80	7,633 314 68	»	1862
8,295,469 45	»	40,317 »	6,891,351 78	»	341,590 96	1,011,139 39	8,244,082 13	»	1863
9,015,390 49	»	43,410 »	7,263,177 03	»	354,713 11	1,340,902 67	8,958,792 81	»	1864
8,725,492 99	»	53,519 »	6,609,693 07	»	347,372 77	1 669,254 39	8,656,320 23	»	1865
4,358,435 76	»	72,064 »	1,956,182 05	»	265,890 94	2,045,507 20	4,267,580 19	»	1866
4,591,362 31	»	81,936 »	1,987,451 44	»	283,141 23	2,216,210 40	4,486,803 07	»	1867
6,360,255 62	»	79,526 »	3,538,317 94	»	319,971 75	2,395,682 53	6,253,972 22	»	1868
7,626,314 86	»	78,391 »	4,531,707 03	»	339,389 37	2,645,841 42	7,516,937 82	»	1869
8,557,543 19	»	87,294 »	5,135,856 91	»	352,334 17	2,946,518 93	8,434,710 01	»	1870
14,295,522 42	»	91,907 »	10,337,142 89	»	542,020 43	3,283,907 33	14,163,070 65	»	1871
8,339,705 22	»	91,199 »	3,911,974 07	»	440,273 31	3,850,430 16	8,202,677 54	»	1872
»	4,296,181 71	102,232 »	»	8,969,975 24	341,493 82	4,178,537 26	»	4,449,944 16	1873
»	2,800,485 19	102,451 »	»	7,376,692 40	415,531 39	3,999,539 49	»	2,961,621 52	1874
»	270,922 75	121,582 »	»	4,834,536 58	495,443 80	3,882,074 63	»	457,018 15	1875
592,576 51	»	127,747 »	»	4,014,297 62	543,252 71	3,863,793 90	392,748 99	»	1876
»	205,450 27	143,941 »	»	4,985,841 41	656,548 78	3,879,503 86	»	429,788 77	1877
797,097 24	»	188,130 »	»	4,058,907 59	715,307 70	3,862,312 31	518,712 42	»	1878
1,994,139 49	»	193,161 »	»	2,950,887 72	767,314 57	3,883,060 81	1,699,487 66	»	1879
3,370,829 88	»	193,346 »	»	1.734,764 10	847,927 06	3,951,040 32	3,064,203 28	»	1880
»	2,877,491 12	202,845 »	»	8,056,522 59	776,842 38	4,073,608 44	»	3,206,071 77	1881
»	2,318,947 46	217,030 »	»	7,425,562 20	805,056 59	3,945,365 58	»	2,675,140 03	1882
«	373,243 47	258,267 »	»	5,460,567 20	836,522 94	3,838,359 98	»	785,684 28	1883
»	1,752,780 16	296,529 »	»	6,856.295 »	828.555 35	3,806,932 60	»	2,220,807 05	1884
»	1,558,247 37	309,240 »	»	6,625,550 75	849,489 87	3,718,100 33	»	2,057,960 55	1885
»	926,450 62	351,731 »	»	5,996,755 77	871.480 72	3,635,781 90	»	1,489,493 15	1886
10,805,373 76	»	353 876 »	6,189,181 94	»	928,497 30	3,129,176 91	10,246,856 15	»	1887
15,114,195 30	»	386,182 »	10,003,913 01	»	1,011,528 33	3,487.816 87	14,503,258 21	»	1888
15,411,418 18	»	437,617 »	9,712,840 44	»	1,018,491 84	3,995,430 90	14.726,763 18	»	1889
10,035,666 31	»	464.579 »	3,859,870 41	»	928,876 53	4,510,867 62	9,299.614 56	»	1890
10.967.749 35	»	482,550 »	4,399.162 16	»	952,134 »	4,836.354 12	10,187,650 28	»	1891
9,677.281 87	»	509.296 »	2,714,998 21	»	934,745 19	5,192,921 89	8,842,665 29	»	1892
15.873,502 70	»	533,238 »	8,437,910 12	»	1,044,988 26	5,502,415 17	14,985,313 55	»	1893
18,190,053 46	»	561,209 »	10,127,412 85	»	1.088.003 20	6,026,901 14	17,242.317 19	»	1894
232,311,484 14	31,161,223 57	7,470,134 »	145,250,185 98	92,153,946 83	25,043,604 55	111,299,649 26	223,971,492 61	34,531,999 65	
201,150,260 57			53,096,239 15		(2) 136,343,253 81		189,439,492 96		

(2) (138,769,955-50 — 2,426,701-69 = 136,343,253-81 (v. tab. n° 1).

N° VII^bis. — *Charges financières depuis l'origine.*

(Voir tableau n° IV.)

ANNÉES.	CAPITAUX des lignes exploitées. Intérêts. 1.	CAPITAUX des lignes exploitées. Dotation pour amortissements. 2.	Parts de recettes versées aux compagnies dont l'Etat exploite les lignes. 3.	Redevance fixe payée à la compagnie de Spa à la frontière Grand-Ducale. 4.	Sommes bonifiées aux compagnies concessionnaires pour transports en service. 5	TOTAL. 6.
1835	32,533 49	982 52	»	»	»	33,516 01
1836	132,307 74	4,029 03	»	»	»	136,336 77
1837	398,152 76	12,228 25	»	»	»	410,381 01
1838	1,014,857 20	31,361 41	»	»	»	1,046,218 61
1839	1,571,717 24	49,458 86	»	»	»	1,621,176 10
1840	2,156,650 61	69,501 73	»	»	»	2,226,152 34
1841	2,592,683 89	85,187 72	»	»	»	2,677,871 61
1842	3,317,520 47	116,765 03	»	»	»	3,434,285 50
1843	4,495,448 06	150,968 24	»	»	»	4,646,416 30
1844	5,691,385 64	193,292 25	»	»	»	5,884,677 89
1845	5,958,889 18	209,313 69	»	»	»	6,168,202 87
1846	6,156,414 87	223,923 69	»	»	»	6,380,338 56
1847	6,389,879 44	240,200 33	46,368 32	»	»	6,676,448 09
1848	6,549,826 98	254,927 78	149,890 58	»	»	6,954,645 34
1849	6,666,315 89	268,950 02	305,510 87	»	»	7,240,776 78
1850	6,756,331 25	282,750 71	388,155 61	»	»	7,427,237 57
1851	6,777,750 11	295,042 91	402,976 40	»	»	7,475,769 42
1852	6,786,905 84	307,483 46	424,031 15	»	»	7,518,420 45
1853	6,820,956 28	321,099 86	607,760 64	»	»	7,749,816 78
1854	6,873,477 62	335,999 91	899,853 64	»	»	8,109,331 17
1855	7,046,592 68	355,072 76	1,201,437 75	»	»	8,603,103 19
1856	7,199,685 03	374,326 92	1,424,423 90	»	»	8,998,435 85
1857	7,972,108 49	412,407 82	1,509,080 71	»	»	9,893,597 02
1858	7,986,487 »	430,503 02	1,683,006 08	»	»	10,099,996 10
1859	8,044,561 01	449,996 48	1,767,652 77	»	»	10,232,210 26
1860	8,044,748 50	468,545 46	1,800,374 68	»	»	10,313,668 64
1861	8,137,531 79	490,654 26	1,990,516,15	»	»	10,618,702 20
1862	8,304,849 »	515,924 94	2,000,941 10	»	»	10,821,715 04
1863	8,549,436 92	545,173 69	2,147,171 22	»	»	11,261,781 83
1864	8,731,218 39	562,524 15	2,357,471 18	»	»	11,651,213 72
1865	8,919,414 50	599,326 53	2,480,408 34	»	»	11,999,149 37
1866	9,166,665 92	631,488 85	3,080,420 11	»	»	12,878,574 88
1867	9,806,630 76	676,825 94	3,372,306 88	»	»	13,855,763 58
1868	9,916,579 72	708,044 17	3,671,291 68	»	»	14,295,915 57
1869	9,919,144 54	737,319 13	3,562,595 18	»	»	14,219,058 85
1870	9,974,919 02	769,366 26	3,473,132 97	»	»	14,217,418 25
1871	11,444,590 »	845,445 05	8,947,687 76	»	»	21,237,722 81
1872	12,168,512 51	902,142 13	9,988,803 31	146,538 83	»	23,205,996 78
1873	19,298,408 30	1,154,535 56	10,933,325 51	500,000 »	»	31,886,329 37
1874	21,308,246 05	1,262,858 45	10,914,315 02	500,000 »	»	33,985,419 52
1875	22,562,118 91	1,299,453 29	11,240,308 29	500,000 »	»	35,601,880 49
1876	24,563,931 44	1,470,608 78	10,034,785 75	500,000 »	»	36,569,325 97
1877	34,218,570 04	1,818,867 81	3,261,685 10	500,000 »	»	39,799,122 95
1878	35,958,616 86	2,008,434 27	3,464,483 63	500,000 »	»	41,931,534 76
1879	37,311,443 »	2,069,960 82	3,620,424 41	500,000 »	»	43,501,828 23
1880	39,531,761 30	2,222,294 42	4,504,122 39	500,000 »	»	46,758,178 11
1881	42,085,242 95	2,293,103 56	4,590,590 83	500,000 »	117,672 36	49,686,609 70
1882	44,473,237,84	2,562,072 54	4,210,746 28	500,000 »	»	51,746,056 66
1883	46,278,293 65	2,518,413 74	4,283,359 31	500,000 »	149,961 90	53,730,028 60
1884	47,235,226 65	2,854,437 14	4,138,796 97	500,000 »	200,000 »	54,928,460 76
1885	48,018,920 56	2,995,624 48	3,920,998 44	500,000 »	600,000 »	56,035,543 48
1886	48,401,887 99	3,131,712 39	3,824,382 90	500,000 »	400,000 »	56,257,983 28
1887	42,656,401 15	3,535,984 89	4,054,734 73	500,000 »	157,962 15	50,905,082 92
1888	42,929,163 75	3,678,530 07	4,130,024 43	500,000 »	13,474 69	51,251,192 94
1889	43,334,239 39	3,834,501 10	4,385,906 14	500,000 »	447 47	52,055,094 10
1890	43,810,072 02	3,995,658 65	4,576,115 53	500,000 »	»	52,881,846 20
1891	44,387,186 83	4,169,474 16	4,653,667 91	500,000 »	»	53,710,328 90
1892	44,975,614 71	4,350,783 21	4,495,228 91	500,000 »	»	54,321,626 83
1893	45,232,401 51	4,523,675 48	4,789,256 27	500,000 »	»	55,045,333 26
1894	45,736,040 23	4,713,360,41	5,079,797 30	219,600 »	»	55,748,797 94
	1,112,800,705 47	76,492,960 18	178,790,325 03	10,866,118 83	1,639,518 57	1,380,589,648 08

N. B. Les charges d'intérêts et d'amortissement ont été calculées d'après les pour cent annuels ci-après :

1° De 1835 au 31 décembre 1886 (90 annuités) 4.1207750

2° de 1887 à fin 1894 { *a*) pour le capital restant à amortir fin 1886 (*voir* p. 89 de 1887) (74 2/3 annuités) 3.7904798
{ *b*) pour les capitaux nouveaux utilisés depuis 1887 (90 annuités) 3.6657810

N° VIII. — *Comparaison des recettes et des dépenses de l'exploitation. — Exercices* 1894 *et* 1893.

N° VIII. — COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.		ANNÉE 1894. CHIFFRES approximatifs.	ANNÉE 1893. CHIFFRES définitifs (1).	DIFFÉRENCES POUR 1894. En plus.	DIFFÉRENCES POUR 1894. En moins.
Dépenses.					
Services communs.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	468,279 48	458,169 32	10,120 16	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	118,640 »	106,742 41	11,897 59	»
	Matériel et fournitures de bureau.	640,000 »	616,277 60	23,722 40	»
	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration	60,000 »	50,000 »	10,000 »	»
	Secours aux ouvriers qui se trouvent dans une position nécessiteuse	50,000 »	49,985 10	14 90	»
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité.	63,782 81	42,682 »	21,100 81	»
	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales.	11,000 »	7,943 »	3,057 »	»
		1,411,712 29	1,331,799 43	+ 79,912 86	
Voies et travaux.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,767,047 57	1,746,958 79	20,088 78	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	10,870,000 »	11,007,858 07	»	137,858 07
	Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	4,569,000 »	4,569,000 »	»	»
	Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, objets divers, loyers de locaux	2,220,000 »	2,086,957 57	133,042 43	»
		19,426,047 57	19,410,774 43	+ 15,273 14	
Traction et matériel.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,905,265 21	1,871,916 33	33,348 88	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	12,984,535 10	12,597,660 »	386,875 10	»
	Primes d'économie et de régularité.	646,640 20	646,234 30	405 90	»
	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois	5,900,000 »	5,317,000 »	583,000 »	»
	Entretien, réparation et renouvellement du matériel.	18,995,000 »	16,492,650 23	2,502,349 77	»
		40,431,440 51	36,925,460 86	+ 3,505,979 65	
Transports.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	10,053,849 85	9,844,823 18	209,026 67	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.	6,961,936 »	6,849,885 »	112,051 »	»
	Primes pour encourager la marche régulière des trains.	595,000 »	594,774 71	225 29	»
	Frais d'exploitation	2,250,000 »	2,263,779 49	»	13,779 49
	Camionnage : Prise et remise à domicile	1,586,000 »	1,554,101 93	31,898 07	»
	Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer, contentieux	2,024,837 14	956,924 56	1,067,912 58	»
	Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel.	19,000 »	101,704 52	»	82,704 52
		23,290,622 99	21,965,993 39	+ 1,324,629 60	
Perception et Contrôle des recettes.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,877,921 03	1,860,361 58	17,559 45	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	94,725 »	93,925 »	800 »	»
	Primes	5,000 »	5,000 »	»	»
		1,977,646 03	1,959,486 58	+ 18,159 45	
Ensemble. . .		86,537,469 39	81,593,514 69	+ 4,943,954 70	
Dépenses approximat. portées au compte de 1893.		»	81,969,546 18		

(1) Y compris fr. 65,000-60 de crédits supplémentaires et de créances arriérées, rattachés à l'exercice 1893, en vertu de la loi de comptabilité.

E L'EXPLOITATION. — *Exercices* 1894 *et* 1893.

DÉSIGNATION DES RECETTES.	Année 1894.	Année 1893.	DIFFÉRENCES POUR 1894.	
			En plus.	En moins.
Produits ou droits constatés.				
Voyageurs (1)	51,539,763 54	47,286,900 54	4,252,863 »	»
Bagages	1,541,544 91	1,396,002 77	145,542 14	»
Petites marchandises.	9,991,560 97	9,658,466 40	333,094 57	»
Grosses —	84,828,963 46	81,856,771 18	2,972,192 28	»
Finances	179,458 30	234,378 59	»	54,920 29
Équipages	72,403 30	69,061 54	3,341 76	»
Chevaux et bestiaux	1,596,593 66	1,538,528 38	57,865 28	»
Produits extraordinaires (détails p. 131)	3,140,958 66	3,507,029 59	»	366,070 93
Ensemble. . . . . .fr.	152,891,046 80	145,547,158 99	7,764,899 03	420,991 22
Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente de mobilier, de plantations, d'objets non réclamés, etc. (p. 127.)	83,842 38	62,857 08	20,985 30	»
			7,785,884 33	420,991 22
Recettes brutes totales. . . fr.	152,974,889 18	145,609,996 07	+ 7,364,893 11	
Parts de recettes services aux compagnies dont l'État exploite les lignes	5,079,797 30	4,789,256 27	(2) 290,541 03	
Reste pour le Trésor. . .	147,895,091 88	140,820,739 80	+ 7,074,352 08	

(1) Y compris le produit de la vente de tickets d'entrée dans les stations, fr. 170,231-40 en 1894 et fr. 163,508-70 en 1893.

(2) Cette somme en plus au profit de tiers, constitue un en moins pour l'État.

N° IX. — *Répartition et encaissement*

ANNÉES.	DROITS CONSTATÉS.			RECOUVREMENTS	
	RECETTES de l'exploitation. (a)	Parts des lignes concédées exploitées par L'ÉTAT.	RESTE pour le Trésor. (a)	AU COURS de l'exercice.	APRÈS LA CLÔTURE de l'exercice
1833 à 1850. .	130,299,409 67	889,925 38	129,409,484 29	»	»
1851	16,288,464 87	402,976 40	15,885,488 47	15,885,488 47	»
1852	17,337,238 69	424,031 15	16,913,207 54	16,913,207 54	»
1853	19,678,228 90	607,760 64	19,070,468 26	19,070,468 26	»
1854	22,667,739 23	899,853 64	21,767,885 59	21,266,649 90	501,235 69
1855	24,510,116 74	1,201,437 75	23,308,678 99	22,802,380 83	428,362 90
1856	24,578,540 38	1,424,423 90	23,154,116 48	22,453,177 81	608,010 44
1857	25,507,617 32	1,509,080 71	23,998,536 61	23,061,930 54	1,081,151 40
1858	27,277,926 01	1,685,006 08	25,594,919 93	24,559,007 75	1,062,230 36
1859	28,080,999 70	1,767,652 77	26,313,346 93	25,661,874 37	651,472 56
1860	29,601,994 38	1,800,374 68	27,801,619 70	26,606,046 32	1,154,057 83
1861	31,931,531 47	1,990,516 15	29,941,015 32	28,765,829 92	1,175,185 40
	1,719,733 16	»	(2) 1,719,733 16	(2) 1,719,733 16	
1862	32,548,265 76	2,000,941 10	30,547,324 66	29,095,873 79	1,492,966 42
1863	33,868 435 59	2,147 171 22	31,721,264 37	30,242,274 77	1,478,989 60
1864	36,099,002 58	2,357,471 18	33,741,531 40	32,396,931 »	1,344,600 40
1865	38,318,780 18	2,480,408 34	33,838,371 84	33,714,008 25	1,894,679 53
1866	38,188,974 36	3,080,420 11	35,108,554 25	32,788,850 61	1,902,707 30
1867	40,001,392 95	3,372,306 88	36,629,086 07	32,168,933 93	4,645,628 45
1868	41,852,330 98	3,671,291 68	38,181,039 30	36,614,965 73	1,579,925 10
1869	43,387,254 90	3,562,595 18	39,824,659 72	36,874,577 82	2,975,195 09
1870	45,306,479 22	3,473,132 97	41,833,346 25	38,413,318 69	3,411,712 20
1871	66,906 259 29	8,947,687 76	57,958,571 53	49,965,954 42	7,206,889 91
1872	69,664,288 46	9,988,803 31	59,675,485 15	54,163,427 34	4,265,098 82
1873	72,644,574 65	10,933,325 51	61,711,249 12	54,995,538 99	6,784,714 09
	13,177,622 07	»	(3) 13,177,622 07	(3) 10,847,111 07	2,330,511 »
1874	73,783,794 44	10,914,315 02	62,869,479 42	58,568,319 68	5,197,688 51
	13,376,913 32	»	(4) 13,376,913 32	11,018,099 16	2,367,247 31
1875	89,124,045 81	11,240,308 29	77,883,737 52	73,545,506 50	2,848,444 19
1876	90,519,922 84	10,034,785 75	80,485,137 09	76,893,078 90	3,577,086 07
1877	90,309,704 84	3,261,685 10	87,048,019 74	83,873,058 58	3,306,890 24
1878	94,205,915 14	3,464,483 63	90,741,431 51	86,705,476 35	4,204,414 51
	1,491,183 78	»	(5) 1,491,183 78	(5) 1,227,462 42	263,721 36
1879	99,587,861 41	3,620,424 41	95,767,437 »	91,428,519 79	4,758,544 67
	697,299 93	»	(6) 697,299 93	(6) 573,979 08	123,320 85
1880	113,785,288 40	4,504,122 39	109,281,166 01	105,123,670 82	4,195,371 90
1881	113,595,143 27	4,590,590 83	108,804,552 44	103,765,692 19	5,187,908 43
1882	119,256,301 41	4,210,746 28	115,045 555 13	111,375,679 68	3,758,184 06
1883	121,847,653 15	4,283,359 31	117,564,293 84	113,676,564 56	3,922,745 78
1884	120,103,201 14	4,138,796 97	115,964,404 17	111,927,708 11	4,171,828 66
1885	119,669,431 99	3,920 998 44	115,748,433 55	113,260,619 62	2,439,395 48
1886	116,439,621 30	3,824,382 90	112,615,238 49	110,619,693 83	2 847,500 57
1887	124,057,764 25	4,054,734 75	(7)120,003,029 50	116,970,065 90	3,175,669 60
1888	131,525,110 04	4,130,024 43	127,395,085 61	124,524,097 90	2,697,659 81
1889	136,855,369 87	4,385,906 14	132,469,463 73	128,548,772 27	3,920,691 46
1890	141,190,895 75	4,576,115 53	136,614,780 22	133,479,651 34	3,135,128 88
1891	142,736,211 33	4,653,667 91	138,082,543 42	135,333,210 15	2,753,091 87
1892	(8) 139,937,101 88	4,495,228 91	135,441,872 97	133,145,332 31	3,125,642 79
1893	145,547,138 99	4,789,256 27	140,757,882 72	137,155,541 61	3,602,209 27
1894	152,891,046 80	5,079,797 30	147,811,249 50	145,330,059 22	2,481,189 88
	3,463,577,122 55	178,790,325 03	3,284,786,797 52		

les recettes brutes.

EFFECTUÉS. POUR chaque exercice.	EFFECTUÉS. DEPUIS L'ORIGINE.	SOMMES à RECOUVRER.	Parts du Trésor DANS LES RECETTES du chemin de fer. (a)	*Observations.*
»	129,409,484 29	»	129,409,484 29	(1) Pour les années 1835 à 1850, *Voir* tableau IX du C. R. de 1892.
15,885,488 47	145,294,972 76	»	145,294,972 76	
16,913,207 54	162,208,180 30	»	162,208,180 30	
19,070,468 26	181,278,648 56	»	181,278,648 56	(2) Recettes effectuées sur la ligne de Mons à Manage. En déduisant de cette somme les dépenses d'exploitation de Mons à Manage, on retrouve la recette nette de fr. 978,498-72, qui, seule, a été portée dans le Compte général des finances.
21,767,885 59	203,046,534 15	»	203,046,534 15	
23,230,743 73	226,277,277 88	77,935 26	226,355,213 14	
23,061,188 25	249,338,466 13	170,863 49	249,509,329 62	
24,143,081 94	273,481,548 07	26,318 16	273,507,866 23	(3) Recettes faites en 1873 sur les lignes rachetées du Grand-Luxembourg. Cette somme est portée en compte de tiers dans les écritures du Trésor.
25,621,238 09	299,102,786 16	»	299,102,786 16	
26,313,346 93	325,416,133 09	»	325,416,133 09	
27,760,104 15	353,176,237 24	41,315 55	353,217,752 79	
31,660,748 48	384,836,985 72	41,515 55	384,878,501 27	(4) *Voir* renvoi (7).
30,588,840 21	415,425,825 93	»	415,425,825 93	
31,721,264 37	447,147,090 30	»	447,147,090 30	(5) et (6) Recettes faites en 1878 et en 1879 pour le service provisoire des Flandres. Ces deux sommes sont portées en compte de tiers dans les écritures du Trésor.
33,741,531 40	480,888,621 70	»	480,888,621 70	
35,608,687 78	516,497,309 48	229,684 06	516,726,995 54	
34,691,537 91	551,188,847 39	646,700 40	551,835,547 79	
36,814,562 40	588,003,409 79	461,224 07	588,464,633 86	
38,194,890 83	626,198,300 62	447,372 54	626,645,673 16	(7) Y compris fr. 8,433-15, qui portent la recette du Luxembourg, pour 1874, à fr. 13,383,346-47.
39,849,772 91	666,048,073 53	422,259 35	666,470,332 88	
41,825,030 89	707,873,104 42	430,574 77	708,303,679 19	
57,172,844 33	765,045,948 75	1,216,301 97	766,262,250 72	(8) Déduction faite de la créance irrécouvrable des Bassins-Houillers, portée en surséance indéfinie, soit fr. 627,102-13.
58,428,526 16	823,474,474 91	2,465,260 96	825,957,735 87	
61,780,273 08 15,177,622 07	898,432,370 06	2,394,237 »	900,826,607 06	(9) Recettes litigieuses à régler, savoir : Gand-Eecloo-Bruges . . fr. 226,861-32 Gand-Terneuzen . . . . 22,131-84 Ensemble . . . fr. 248,993-16
65,766,008 19 13,385,346 47	975,583,724 72	1,497,708 23	977,081,432 95	
76,393,930 69	1,051,977,675 41	2,987,495 06	1,054,965,170 47	
80,470,164 97	1,132,447,840 38	3,002,467 18	1,135,450,307 56	
87,179,948 92	1,219,627,789 20	2,870,538 10	1,222,498,327 30	
90,909,890 86 1,491,183 78	1,312,028,863 84	2,702,078 75	1,314,730,942 59	(a) Non compris les produits divers, *voir* annexe X.
96,187,064 46 697,299 93	1,408,913,228 23	2,320,176 27	1,411,233,404 50	
109,317,042 72	1,518,230,270 95	2,325 892 16	1,520,556,163 11	
108,953,600 62	1,627,183,871 57	2,084,884 24	1,629,268,755 81	
115,153,863 74	1,742,317,735 31	2,023,896 53	1,744,341,631 84	
117,599,308 14	1,859,917,043 45	2,023,896 53	1,861,940,939 98	
116,099,536 77	1,976,016,580 22	2,023,896 53	1,978,040,476 75	
115,700,015 10	2,091,716,595 32	2,023,896 53	2,093,740,491 85	
113,467,194 40	2,205,183,789 72	1,057,722 03	2,206,241,511 75	
120,145,735 50	2,325,329,525 22	1,057,722 03	2,326,387,247 25	
127,221,757 71	2,452,551,282 93	1,057,722 03	2,453,609,004 96	
132,469,463 73	2,585,020,746 66	1,057,722 03	2 586,078,468 69	
136,614,780 22	2,721 635 526 88	1,057,722 03	2,722,693,248 91	
138,086.302 »	2,859,721,828 88	1,055,963 45	2,860,775,792 33	
136,268,975 10	2,995,990,803 98	226,861 32	2,996,217,665 30	
140,735,750 88	3,136,726,554 86	248,993 16	3,136,975,548 02	
147,811,249 50	3,284,537,804 36	(9) 248,993 16	3,284,786,797 52	

N° X. — *Produits divers encaissés par le Département*

Années

ANNÉES.	ALIÉNATIONS, SUBSIDES, ETC. Soustrait du capital		LOCATION					PRIX DE VENTE		
	Subsides des villes, etc.	Aliénations et ventes d'immeubles	de terrains.	de bâtiments.	de cafés-restaurants	d'herbages d'oseraies, etc.	de vidanges.	du mobilier et du matériel hors d'usage	d'objets non réclamés.	d'arbres, de plantations, d'herbages.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1835	»	»	»	»	»	»	»	365 »	»	»
1836	»	»	461 16	»	»	»	»	»	»	»
1837	»	»	892 24	»	»	»	»	»	»	»
1838	»	»	25 »	»	»	»	»	»	409 26	»
1839	»	»	1,170 69	»	»	»	»	30,997 90	893 23	»
1840	»	»	11,258 65	»	»	»	»	8,814 19	706 49	»
1841	»	15,043 31	19,894 19	»	»	»	»	24,314 93	11,266 31	»
1842	»	248,515 77	23,571 91	»	»	»	106 »	17,189 81	2,220 48	»
1843	»	310,862 07	24,534 91	»	»	»	70 »	3,110 49	6,667 14	»
1844	»	63,338 53	16,052 59	»	15 »	»	56 34	2,256 65	2,769 30	»
1845	»	157,624 05	15,377 37	»	52 »	»	350 16	50 »	3,270 46	»
1846	»	305,630 90	13,512 40	»	26 »	»	306 50	208 »	2,480 18	»
1847	»	70,619 61	18,988 44	»	22,853 46	»	782 24	2,272 80	3,583 90	»
1848	»	59,933 38	17,025 86	»	22,158 47	»	712 18	12,839 70	3,479 20	»
1849	»	86,651 54	9,904 64	»	13,041 93	9,818 98	509 84	3,077 53	94 »	2,830 05
1850	»	38,985 90	9,050 78	»	12,899 »	6,117 60	582 50	1,425 50	1,137 10	661 10
1851	»	25,591 17	8,787 65	»	12,226 37	8,918 15	583 »	3,988 25	2,660 32	3,450 25
1852	»	2,745 50	8,700 19	»	27,021 87	11,545 45	642 50	5,749 35	7,838 22	3,955 83
1853	»	775 »	8,817 69	»	25,815 60	7,733 35	562 50	2,997 20	2,000 05	5,090 »
1854	»	4,533 22	8,879 49	»	26,738 65	10,334 10	577 »	5,371 80	3,346 70	4,947 60
1855	»	9,130 30	8,770 79	»	28,236 65	10,391 15	647 50	4,962 50	3,705 40	47,537 25
1856	1,361,892 99	6,385 50	10,313 62	86 50	28,236 65	12,508 15	833 »	14,526 40	1,156 20	51,189 50
1857	»	18,709 74	10,463 68	355 »	26,870 90	12,088 32	813 »	13,203 70	5,119 70	12,884 50
1858	»	43,187 92	11,173 32	374 84	28,145 63	16,394 05	919 »	2,154 50	4,171 50	7,130 55
1859	278,299 24	39,003 13	10,185 07	241 67	29,435 58	9,328 30	1,961 »	2,893 70	3,779 40	8,849 11
1860	»	34,135 77	9,658 12	3,759 »	30,328 75	11,688 02	1,984 »	199 »	3,429 80	3,975 50
1861	»	26,593 03	9,149 66	877 25	32,251 05	11,460 13	2,154 »	2,461 70	3,234 93	3,894 50
1862	»	1,306 11	8,096 14	2,114 34	30,912 98	12,256 61	1,108 63	17,910 90	1,990 »	5,975 50
1863	104,000 »	1,905 83	12,084 57	1,145 93	29,867 15	9,147 76	1,015 »	18,248 30	3,842 20	5,237 20
1864	3,000 »	53,113 28	9,320 19	1,247 78	29,008 57	10,661 28	1,101 50	11,384 40	3,868 30	3,266 50
1865	»	13,306 60	10,090 02	934 33	30,211 32	12,553 38	1,396 »	9,438 75	4,145 65	6,541 27
1866	744 14	5,284 39	11,417 70	6,927 05	50,227 59	7,730 »	1,261 »	8,068 60	6,127 95	3,379 50
1867	5,138 50	19,063 12	10,538 98	960 »	54,844 56	10,638 06	1,241 50	37,591 »	9,777 »	4,755 54
1868	»	2,805 33	9,914 40	1,485 »	53,726 61	7,443 46	1,219 37	28,759 10	12,088 25	2,927 50
1869	»	129,148 73	10,559 05	2,129 68	55,653 08	7,663 50	1,322 50	7,670 10	9,092 75	6,761 »
1870	»	18,250 69	10,970 24	1,852 88	(1)	8,901 96	1,573 75	20,586 20	9,168 60	14,369 »
1871	»	15,308 49	11,235 57	1,354 18	»	13,564 53	3,879 30	9,406 »	13,457 76	11,089 70
1872	»	5,344 09	11,823 27	20,295 61	»	15,521 41	2,609 26	95,438 30	16,629 05	7,750 40
1873	»	2,423 48	11,417 02	9,248 47	»	12,297 71	2,651 79	70,141 25	32,374 70	5,551 80
1874	»	11,229 65	12,746 70	9,641 29	»	12,394 21	3,086 65	14,957 71	40,532 63	8,926 »
1875	»	7,573 50	76,259 25	16,815 03	»	12,156 74	2,094 65	6,882 40	23,150 50	10,011 80
1876	»	105,708 65	13,867 69	19,453 69	»	13,460 61	2,628 15	4,127 »	26,898 15	5,484 72
1877	»	49,233 89	20,198 77	20,115 79	»	13,294 95	1,723 83	16,244 »	22,347 10	7,104 40
1878	»	227,271 63	32,057 75	18,296 43	»	21,739 18	2,516 20	5,807 »	11,334 80	5,495 85
1879	»	100,057 16	28,230 64	16,388 94	»	21,418 50	2,165 20	16,386 »	12,314 30	7,248 51
1880	»	123,263 86	29,262 65	15,175 52	»	18,556 11	2,122 45	6,348 50	8,880 25	5,174 66
1881	»	235,102 05	29,062 87	13,260 13	»	16,288 27	1,979 50	17,417 30	15,474 »	7,590 16
1882	»	104,268 53	27,595 89	14,094 »	»	15,151 25	2,194 »	9,597 »	12,109 70	7,623 86
1883	»	121,460 57	28,077 19	18,324 39	»	14,518 05	2,554 »	16,172 45	16,056 20	3,206 91
1884	»	77,598 36	21,598 10	16,525 35	»	13,228 95	344 34	6,949 »	18,139 10	10,721 50
1885	»	80,212 78	24,114 12	17,784 27	»	13,838 41	(1)	16,822 24	18,600 70	10,575 85
1886	»	69,853 21	26,219 55	15,292 91	»	13,127 56	»	10,811 50	15,507 30	6,685 70
1887	»	161,568 43	22,984 43	14,429 95	»	11,865 95	»	11,812 »	12,475 20	4,094 70
1888	»	111,474 39	22,326 38	11,089 19	»	11,673 34	»	15,707 84	18,437 98	5,982 01
1889	»	159,874 82	22,137 88	4,744 07	»	10,059 96	»	10,559 50	12,215 73	2,950 50
1890	»	63,168 35	20,976 68	6,464 56	»	7,460 54	»	5,700 »	15,120 42	2,161 50
1891	»	43,780 79	19,783 25	7,129 21	»	7,424 75	»	19,508 62	15,824 »	6,433 »
1892	»	37,105 88	21,442 90	6,921 87	»	7,501 85	»	6,415 »	19,543 35	23,074 16
1893	»	49,479 95	19,171 57	6,797 85	»	8,309 61	»	7,566 15	12,545 91	5,140 83
1894	»	52,571 56	19,086 57	6,939 76	»	6,781 45	»	22,338 45	18,290 31	6,832 06
	1,753,074 87	3,827,113 49	951,198 13	331,073 71	700,805 42	536,955 65	58,940 83	748,203 16	567,779 11	386,519 33

(1) Ces recettes sont actuellement comprises dans les produits extraordinaires.

des Finances pour compte du chemin de fer.

1835 à 1894.

Argent non réclamé.	Droits d'affichage.	Excédants de droits d'encan sur fonds d'adjudication.	Produits des lignes du Grand Luxembourg	Redevances résultant des art. 6 et 42 de la loi sur les mines du 21 avril 1810.	Ensemble (col. 3 à 15)	Droits de magasinage.	A comptes versés par la ville de Gand en remboursement d'avances	Ensemble des produits indirects portés en recette au CR (col. 16, 17 et 18).	TOTAUX. (col. 1, 2 et 19)
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
»	»	»	»	»	365 »	»	»	365 »	365 »
»	»	»	»	»	461 16	»	»	461 16	461 16
»	»	»	»	»	892 24	»	»	892 24	892 24
»	»	»	»	»	434 26	»	»	434 26	434 26
»	»	»	»	»	33,061 82	»	»	33,061 82	33,061 82
»	»	»	»	»	20,779 33	»	»	20,779 33	20,779 33
»	»	»	»	»	55,475 43	»	»	55,475 43	70,518 74
»	»	»	»	»	43,088 20	»	»	43,088 20	291,603 97
»	»	»	»	»	34,382 54	»	»	34,382 54	345,244 61
»	»	»	»	»	21,149 88	»	»	21,149 88	84,488 41
»	»	»	»	»	19,099 99	»	»	19,099 99	176,724 04
»	»	»	»	»	16,533 08	10,465 11	»	26,998 19	332,629 09
»	»	»	»	»	8,480 84	31,171 64	»	79,652 48	150,272 09
»	»	2,245 44	»	»	58,460 85	16,589 83	»	75,050 68	134,984 06
»	»	48 42	»	»	39,325 39	10,771 36	»	50,096 75	136,748 29
178 59	»	124 81	»	»	32,176 98	15,073 08	»	47,250 06	86,235 96
87 79	»	101 84	»	»	40,803 62	9,023 »	»	49,826 62	75,417 79
»	»	»	»	»	65,453 41	5,376 05	»	70,829 46	73,574 96
285 77	»	»	»	»	53,302 16	14,381 »	»	67,683 16	68,458 16
146 87	»	»	»	»	60,342 21	20,493 08	»	80,835 29	85,368 51
»	»	»	»	»	104,251 24	9,575 13	»	113,826 37	122,956 67
615 75	»	»	»	»	119,465 77	7,082 67	»	126,548 44	1,494,826 93
228 60	»	»	»	»	82,027 40	9,300 02	»	91,327 42	110,037 16
2,089 81	»	»	»	»	72,553 20	30,327 10	»	102,880 30	146,068 22
673 46	»	»	»	»	67,347 29	29,222 11	»	96,569 40	413,871 77
992 96	»	»	»	»	66,015 15	17,910 02	»	83,925 17	118,060 94
1,032 »	»	»	»	»	66,515 22	15,411 81	»	81,927 03	108,520 06
730 57	»	»	»	»	81,005 67	32,449 94	»	113,455 61	114,761 72
330 84	»	»	»	»	80,918 95	27,059 77	»	107,978 72	213,884 55
1,067 56	»	»	»	»	70,926 08	19,988 24	140,000 »	230,914 32	287,027 60
279 95	»	»	»	»	75,590 67	9,276 13	20,000 »	104,866 80	118,173 40
666 59	1,425 60	»	»	»	97,231 58	730 06	20,000 »	117,961 64	123,990 17
1,160 60	13,468 85	»	»	»	144,976 09	189 63	20,000 »	165,165 72	189,367 34
1,509 70	16,296 55	»	»	»	135,369 94	122 64	»	135,492 58	138,297 91
1,976 24	19,398 85	»	»	»	122,226 75	48 »	»	122,274 75	251,423 48
772 73	(1)	»	»	»	68,195 36	(1)	»	68,195 36	86,446 05
511 43	»	»	»	»	64,498 47	»	»	64,498 47	79,806 96
2,920 74	»	»	»	»	172,988 04	»	»	172,988 04	178,332 13
2,601 60	»	»	7,483 80	»	153,768 14	»	»	153,768 14	156,191 62
1,325 27	»	»	22,223 97	»	125,834 43	»	»	125,834 43	137,064 08
2,010 99	»	»	22,508 42	»	171,889 78	»	»	171,889 78	179,463 28
1,899 94	»	»	21,915 47	»	109,735 42	»	»	109,735 42	215,444 07
2,628 51	»	»	»	»	103,656 99	»	»	103,656 99	152,890 88
1,547 47	»	»	»	»	98,794 68	»	»	98,794 68	326,066 31
1,556 90	»	»	»	»	105,708 99	»	»	105,708 99	205,766 15
3,265 87	»	»	»	»	88,786 01	»	»	88,786 01	212,049 87
1,271 46	»	»	»	»	102,343 69	»	»	102,343 69	337,445 74
1,765 67	»	»	»	»	90,131 37	»	»	90,131 37	194,399 90
2,177 43	»	»	»	»	101,086 62	»	»	101,086 62	222,547 19
2,779 05	»	»	»	»	90,285 39	»	»	90,285 39	167,883 75
2,738 65	»	»	»	»	104,474 24	»	»	104,474 24	184,687 02
1,919 23	»	»	»	323 61	89,887 36	»	»	89,887 36	159,740 57
1,947 86	»	»	»	371 80	79,981 89	»	»	79,981 89	241,550 32
1,802 40	»	»	»	487 27	87,506 41	»	»	87,506 41	198,980 80
1,482 95	»	»	»	563 88	64,714 47	»	»	64,714 47	224,589 29
2,127 26	»	»	»	912 36	60,923 32	»	»	60,923 32	124,091 67
2,210 32	»	»	»	2,031 34	80,344 49	»	»	80,344 49	124,125 28
2,939 69	»	»	»	1,409 06	89,247 92	»	»	89,247 92	126,353 80
2,345 95	»	»	»	979 21	62,857 08	»	»	62,857 08	112,337 03
3,176 48	»	»	»	397 30	83,842 38	»	»	83,842 38	136,413 94
65,779 14	50,589 85	2,520 51	74,131 66	7,475 83	4,481,972 33	342,037 42	200,000 »	5,024,009 75	10,604,198 11

N° XI. — *Recettes brutes de l'exploitation par*

1835-

Années.	TRAINS DE VOYAGEURS.								
	VOYAGEURS de toutes catégories.	TICKETS d'entrée dans les stations.	BAGAGES	COLIS journaux.	COLIS par exprès (Services intérieur et mixtes.)	PETITS PAQUETS (Services internationaux).	FINANCES.	ÉQUIPAGES.	CHEVAUX.
1835	268,997 50	»	»	»	»	»	»	»	»
1836	825,132 85	»	»	»	»	»	»	»	»
1837	1,399,988 58	»	16,994 86	»	»	»	»	»	»
1838	2,935,817 73	»	103,421 39	»	»	»	»	»	»
1839	3,636,544 24	»	132,514 48	»	»	»	»	68,597 50	»
1840	4,046,950 33	»	132,253 60	»	»	»	4,577 61	123,978 »	»
1841	4,113,754 78	»	127,249 40	»	»	»	25,113 97	130,718 80	»
1842	4,682,134 64	»	297,570 89	»	»	»	28,607 »	176,932 »	»
1843	5,454,906 10	»	339,131 17	»	»	5,004 12	29,289 05	170,515 97	»
1844	6,166,548 94	»	394,731 12	»	»	33,088 95	38,616 90	206,334 »	»
1845	6,393,309 20	»	421,525 24	»	»	59,360 34	43,060 60	192,379 »	»
1846	6,883,047 54	»	484,136 65	»	»	46,721 54	41,338 07	201,690 30	»
1847	6,835,748 14	»	530,050 37	»	»	91,891 98	48,047 65	170,988 »	»
1848	6,007,225 »	»	415,786 88	»	»	105,390 22	45,035 06	93,188 45	»
1849	6,461,472 »	»	486,182 »	»	»	71,258 22	55,076 01	71,976 »	»
1850	7,312,524 97	»	618,915 99	»	»	62,593 49	58,244 57	88,828 80	»
1851	8,233,619 12	»	691,798 46	»	»	95,025 29	72,124 52	81,750 30	»
1852	8,288,339 49	»	617,793 34	»	»	128,624 04	76,865 79	60,389 30	»
1853	8,763,922 »	»	631,399 »	»	»	172,169 36	75,495 »	57,508 »	17,351 65
1854	9,248,630 »	»	608,193 50	»	»	183,631 37	121,054 25	34,956 »	31,775 10
1855	9,755,749 32	»	670,546 42	»	»	223,131 10	124,601 »	25,783 »	60,530 05
1856	10,100,181 18	»	623,796 21	»	»	286,784 »	121,933 96	24,608 »	61,766 45
1857	10,429,324 47	»	627,043 24	»	»	323,725 34	142,496 20	21,703 80	88,027 85
1858	10,458,462 86	»	556,392 61	»	»	319,062 01	144,465 53	18,173 20	88,179 90
1859	10,721,142 36	»	549,707 31	»	»	332,207 32	165,588 81	19,334 50	87,917 07
1860	11,305,873 53	»	516,015 36	»	»	380,818 93	169,338 38	16,231 60	108,160 70
1861	12,415,331 22	»	549,659 76	»	»	404,632 03	152,507 53	17,565 96	131,502 42
1862	12,408,172 44	»	548,592 64	»	»	417,493 36	113,376 39	14,919 30	114,535 55
1863	12,888,147 28	»	544,136 59	»	»	457,996 95	131,976 93	16,879 30	142,250 84
1864	13,477,305 79	»	557,492 99	»	»	462,010 87	146,920 05	14,925 60	119,496 97
1865	14,589,835 79	»	598,940 05	»	»	491,055 93	156,625 10	15,990 70	47,094 20
1866	13,335,386 39	»	508,092 19	»	221,704 62	498,918 09	198,969 40	12,256 91	54,129 06
1867	15,043,107 »	»	628,746 03	»	276,594 53	523,458 84	217,874 40	11,741 60	49,274 27
1868	15,239,140 76	»	640,300 14	»	319,073 07	578,100 25	267,445 13	14,896 14	46,325 30
1869	16,025,449 95	»	653,264 95	»	325,504 76	613,230 32	271,501 75	15,238 17	45,161 14
1870	16,139,076 72	»	676,395 77	»	354,258 10	693,795 14	313,548 92	16,784 87	66,525 94
1871	20,468,188 91	»	964,208 94	»	490,576 40	1,144,950 07	353,321 87	24,483 22	75,212 68
1872	21,648,343 43	»	805,543 45	»	503,232 03	854,305 23	334,900 12	18,117 37	60,166 04
1873	26,064,244 47	»	847,890 24	»	653,499 46	958,076 03	368,559 14	18,930 76	66,977 14
1874	27,806,549 16	»	881,514 84	»	752,942 22	975,014 61	323,664 24	24,074 38	77,716 23
1875	29,266,933 54	»	878,118 28	»	822,139 42	1,024,714 47	317,529 15	21,659 03	95,185 55
1876	29,608,665 55	»	853,295 62	»	823,125 56	963,727 72	339,457 01	18,969 »	94,110 24
1877	29,159,970 10	»	806,630 96	»	848,072 47	873,201 10	302,271 17	18,285 67	91,831 03
1878	30,655,440 44	»	844,857 24	»	876,040 56	942,905 69	266,502 37	22,335 59	98,645 98
1879	30,751,072 24	»	838,537 29	»	921,686 98	954,023 43	247,049 54	21,393 37	111,410 70
1880	37,767,012 38	»	902,272 28	»	964,981 »	1,179,855 59	228,500 53	38,311 69	119,073 46
1881	36,168,888 33	»	900,868 56	»	954,504 83	1,337,869 39	243,045 73	43,605 27	145,158 13
1882	38,707,890 03	»	937,051 03	»	973,648 87	1,421,977 97	225,877 63	40,346 20	147,260 95
1883	39,425,171 80	»	967,797 45	14,272 »	1,089,362 73	2,142,782 12	215,152 17	48,824 77	154,197 25
1884	39,491,766 99	»	1,022,363 52	21,619 50	1,080,904 10	1,735,225 22	203,298 11	53,679 40	160,574 14
1885	41,725,313 05	»	1,043,266 60	28,196 50	999,286 32	1,867,652 78	212,961 28	50,485 12	157,575 05
1886	38,731,149 66	99,549 50	974,431 93	33,455 50	1,021,424 51	1,875,438 18	206,235 29	45,011 36	170,669 22
1887	40,003,119 46	121,377 10	996,135 20	35,829 50	1,041,189 07	1,843,683 78	198,611 24	45,780 21	167,756 59
1888	42,132,745 83	133,565 20	1,030,412 96	32,535 50	1,054,707 48	1,891,609 49	209,781 11	56,690 31	174,050 11
1889	43,114,348 91	143,414 90	1,023,981 26	35,115 »	1,065,687 29	1,974,796 40	218,405 59	47,545 60	173,570 39
1890	44,939,856 56	151,100 60	1,080,335 90	41,728 »	1,115,543 27	1,917,148 51	219,083 38	53,031 85	184,413 62
1891	46,099,527 15	155,870 60	1,108,934 92	43,064 »	1,149,377 76	2,030,088 78	234,978 73	57,994 46	178,744 98
1892	46,343,225 46	155,546 10	1,239,631 41	37,977 50	1,184,979 17	2,075,134 31	252,984 36	66,150 47	177,646 98
1893	47,123,591 84	163,308 70	1,396,002 77	61,658 70	1,191,049 39	2,185,174 90	234,378 59	69,061 54	194,931 55
1894	51,369,532 14	170,231 40	1,541,544 91	72,516 64	1,234,890 05	2,234,600 97	179,458 30	72,403 30	202,263 08
	1,190,862,847 64	1,293,964 10	40,384,337 66	457,968 34	24,309,986 02	44,465,136 14	9,737,722 22	3,184,933 01	4,639,145 55

(1) *Voir* détails des produits extraordinaires, annexe XII.

trains de voyageurs et trains de marchandises.

1894.

PRODUITS extraordinaires. (1)	TOTAL.	TRAINS DE MARCHANDISES. MESSAGERIES (Petites marchandises).	GROSSES marchandises.	CHEVAUX et bestiaux.	PRODUITS extraordinaires. (1)	TOTAL.	ENSEMBLE.	Années.
»	268,997 50	»	»	»	»	»	268,997 50	1835
»	825,132 85	»	»	»	»	»	825,132 85	1836
»	1,416,982 94	»	»	»	»	»	1,416,982 94	1837
»	3,039,239 12	»	58,594 28	»	»	58,594 28	3,097,833 40	1838
»	3,837,656 22	»	412,168 82	»	»	412,168 82	4,249,825 04	1839
»	4,307,759 54	92,448,22	908,287 51	17,199 40	9,472 38	1,027,407 51	5,335,167 05	1840
»	4,396,836 95	340,015 09	1,446,078 27	42,960 50	442 85	1,829,496 71	6,226,333 66	1841
»	5,185,244 53	408,164 13	1,758,027 43	54,171 35	53,166 85	2,273,529 76	7,458,774 29	1842
»	5,998,846 41	612,052 61	2,266,951 71	85,660 48	30,928 12	2,995,592 92	8,994,439 33	1843
»	6,839,319 91	866,449 10	3,288,162 84	124,840 »	107,539 02	4,386,990 96	11,226,310 87	1844
»	7,109,634 38	949,748 32	4,131,203 16	87,621 85	123,542 51	5,292,115 84	12,401,750 22	1845
»	7,656,934 10	950,380 96	4,672,771 33	91,803 90	200,682 74	5,915,638 93	13,572,573 03	1846
»	7,676,726 14	960,511 12	5,781,622 76	98,973 »	178,902 60	7,020,009 48	14,696,735 62	1847
20,350 »	6,686,975 61	715,990 19	4,679,949 54	98,038 67	46,821 60	5,540,800 »	12,227,775 61	1848
16,240 »	7,162,204 23	522,028 78	5,359,913 »	129,791 »	67,494 77	6,079,227 55	13,241,431 78	1849
14,285 »	8,155,392 82	572,940 66	6,104,868 »	133,517 »	92,628 »	6,903,953 66	15,059,346 48	1850
14,610 »	9,188,927 69	578,102 93	6,207,597 49	148,909 13	164,927 63	7,099,537 18	16,288,464 87	1851
15,092 50	9,187,104 46	621,303 63	7,236,662 46	146,056 28	146,111 86	8,150,134 23	17,337,238 69	1852
14,790 »	9,732,635 01	828,219 54	8,769,355 »	161,789 35	186,230 »	9,945 593 89	19,678,228 90	1853
12,760 »	10,241,000 22	1,013,647 82	11,029,130 »	181,229 19	202,732 »	12,426,739 01	22,667,739 23	1854
13,097 50	10,873,438 39	1,133,492 90	11,984,451 »	230,151 95	288,582 50	13,636,678 35	24,510,116 74	1855
14,482 50	11,233,552 30	1,127,327 69	11,682,342 »	190,904 55	344,413 84	13,344,988 08	24,578,540 38	1856
21,910 »	11,654,230 90	1,161 310 44	12,085,996 02	205,152 68	400,927 28	13,853,386 42	25,507,617 32	1857
16,980 »	11,601,716 11	1,237,959 09	13,717,133 60	201,528 28	519,588 93	15,676,209 90	27,277,926 01	1858
18,629 90	11,894,527 27	1,300,285 37	14,128,704 30	255,551 24	501,931 52	16,186,472 43	28,080,999 70	1859
23,200 55	12,519,639 05	1,394,321 86	14,966,608 60	247,103 97	474,320 90	17,082,355 33	29,601,994 38	1860
23,265 »	13,694,463 92	1,602,901 46	17,495,965 51	298,291 53	559,642 21	19,956,800 71	33,651,264 63	1861
10,995 55	13,628,085 23	1,618,757 95	16,408,538 52	290,382 43	602,501 63	18,920,180 53	32,548,265 76	1862
10,161 90	14,191,549 79	2,013,958 30	16,759,094 87	296,159 91	607,672 72	19,676,885 80	33,868,435 59	1863
11,092 »	14,789,244 27	2,086,181 86	18,063,365 06	352,014 11	808,197 28	21,309 758 31	36,099,002 58	1864
10,914 99	15,910,456 76	2,088,608 55	18,616,025 80	426,896 92	1,276,792 15	22,408,323 42	38,318,780 18	1865
10,939 96	14,840,396 62	1,836,196 95	19,766,880 06	480,239 79	1,265,260 94	23,348,577 74	38,188,974 36	1866
12,404 51	16,763,201 18	2,072,214 48	19,566,664 10	445,539 10	1,153,774 09	23,238,191 77	40,001,392 95	1867
13,441 66	17,118,722 45	2,458,704 11	20,538,401 77	474,491 33	1,262,011 32	24,733,608 53	41,852,330 98	1868
17,162 »	17,966,513 04	2,456,438 41	20,704,235 18	454,644 71	1,805,423 56	25,420,741 86	43,387,254 90	1869
25,264 60	18,285,650 06	2,452,424 09	22,136,637 97	481,939 54	1,949,827 56	27,020,829 16	45,306,479 22	1870
22,190 35	23,543,132 44	3,189,631 06	34,609,824 87	634,230 62	4,929,440 30	43,363,126 85	66,906,259 29	1871
21,224 74	24,245,832 41	3,012,996 67	38,574,124 70	615,168 65	3,216,166 03	45,418,456 05	69,664,288 46	1872
68,612 49	29,046,789 73	3,570,699 91	50,565,319 27	696,215 79	1,943,172 »	56,775,406 97	85,822,196 70	1873
176,948 57	31,018,424 25	3,762,871 88	49,002,203 20	739,166 70	2,638,041 73	56,142,283 51	87,160,707 76	1874
187,374 35	32,613,653 83	3,993,446 94	49,950,672 21	835,224 88	1,731,047 95	56,510,391 98	89,124,045 81	1875
220,404 62	32,921,755 32	3,989,870 15	50,926,393 33	822,931 33	1,858,972 71	57,598,167 52	90,519,922 84	1876
232,802 09	32,333,064 59	4,008,959 29	50,858,582 12	887,849 72	2,221,249 12	57,976,640 25	90,309,704 84	1877
256 880 75	33,963,608 62	4,248,364 95	54,249,887 84	879,469 87	2,355,767 64	61,733,490 30	95,697,098 92	1878
255,767 44	34,100,940 99	4,415,251 99	58,779,637 97	887,799 02	1,901,531 37	65,984,220 35	100,085,161 34	1879
274,682 29	41,474,689 22	4,697,766 65	64,424,595 72	1,062,220 32	2,126,016 49	72,310 599 18	113,785,288 40	1880
360,185 36	40,154,065 60	4,915,535 52	65,648,675 91	1,003,185 07	1,673,681 17	73,241,077 67	113,395,143 27	1881
347,770 96	42,801,823 64	5,156,598 52	68,568,926 24	1,012,940 75	1,716,012 26	76,454,477 77	119,256,301 41	1882
372,300 77	44,429,861 06	5,203,355 95	69,241,688 35	1,113,858 91	1,858,888 88	77,417,792 09	121,847,653 15	1883
440,252 39	44,209,683 37	5,703,019 65	67,134,674 69	1,109,724 87	1,946,098 56	75,893,517 77	120,103,201 14	1884
468,934 22	46,553,670 92	5,219,047 98	64,897,129 89	1,086,111 20	1,913,472 »	73,115,761 07	119,669,431 99	1885
443,196 36	43,600,561 51	5,334,670 78	64,289,377 81	1,176,364 90	2,038,646 30	72,839,059 7 9	116,439,621 30	1886
470,716 25	44,924,198 40	5,437,896 63	70,212,821 43	1,156,289 13	2,326,558 64	79,133,565 83	124,057,764 23	1887
466,675 71	47,182,773 70	5,508,500 26	75,195,709 85	1,199,668 21	2,438,458 02	84,342,336 34	131,525,110 04	1888
470,716 23	48,267,581 57	5,565,845 30	79,065,600 35	1,196,361 69	2,759,980 96	88,587,788 30	136,855,369 87	1889
448,748 29	50,150,989 98	5,826,231 91	81,070,947 11	1,271,100 34	2,871,626 41	91,039,905 77	141,190,895 75	1890
448,041 57	51,506,622 95	6,002,941 85	80,975,111 59	1,232,028 35	3,019,506 59	91,229,588 38	142,736,211 33	1891
442,850 90	51,976,126 66	6,188,880 »	78,290 858 »	1,224,460 21	2,883,879 14	88,588,077 35	140,564,204 01	1892
448,424 85	53,067,582 83	6,220,583 41	81,856,771 18	1,343,596 83	3,058,604 74	92,479,556 16	145,547,138 99	1893
461,304 19	57,538,744 98	6,449,553 31	84,828,963 46	1,394,130 58	2,679,654 47	95,352,301 82	152,891,046 80	1894
8,169,075 86	1,327,505,116 54	155,695,607 17	1,875,950,885 05	31,513,651 08	73,538,964 84	2,136,699,108 14	3,464,204,224 68	
							— 627,102 13	
							3,463,577,122 55	
							5,024,009 75	
							3,468,601,132 30	

Créance irrécouvrable (*voir* annexe IV du compte rendu de 1892).

Produits indirects (annexe X). . . . . .

Recette depuis l'origine . . . . . .

N° XII. — *Développement des produits extraor*

1835-

ANNÉES.	SERVICE DES VOYAGEURS.										
	GARDE DE BAGAGES.	LOYER DES BUFFETS.	DROIT D'AFFICHAGE.	VENTE de livres dans les stations ; wagons-lits ; prises d'eau, etc.	REMISE à domicile des colis postaux et non postaux.	CARTES de circulation. Placement d'appareils et de bascules automatiques.	TOTAL.	AMENDES pour fausses déclarations.	FORMALITÉS en douane.	DÉPOT et magasinage	RETARD dans le chargement et le déchargement.
1835	»		»		»	»	»	»	»	»	
1836	»		»		»	»	»	»	»	»	
1837	»		»		»	»	»	»	»	»	
1838	»		»		»	»	»	»	»	»	
1839	»		»		»	»	»	»	»	»	
1840	»		»		»	»	»	»	»	»	
1841	»		»		»	»	»	»	»	»	
1842	»		»		»	»	»	»	»	»	
1843	»		»		»	»	»	»	»	»	
1844	»		»		»	»	»	»	»	»	
1845	»		»		»	»	»	»	»	»	
1846	»		»		»	»	»	»	»	»	
1847	»		»		»	»	»	»	»	»	
1848	»		»		»	20,350 »	20,350 »	»	»	»	
1849	»		»		»	16,240 »	16,240 »	»	»	»	
1850	»		»		»	14,285 »	14,285 »	»	»	»	
1851	»		»		»	14,610 »	14,610 »	»	»	»	
1852	»		»		»	15,092 50	15,092 50	»	»	»	
1853	»		»		»	14,790 »	14,790 »	»	»	»	
1854	»		»		»	12,760 »	12,760 »	»	»	»	
1855	»		»		»	13,097 50	13,097 50	»	»	»	
1856	»		»		»	14,482 50	14,482 50	»	»	»	
1857	»		»		»	21,910 »	21,910 »	»	»	»	
1858	»		»		»	16,980 »	16,980 »	»	»	»	
1859	477 40		»		»	18,152 50	18,629 90	»	19,339 41	17,087 75	
1860	5,010 55		»		»	18,190 »	23,200 55	»	29,411 93	31,585 27	
1861	5,840 »		»		»	17,425 »	23,265 »	»	33,931 17	28,398 16	
1862	6,115 55		»		»	4,880 »	10,995 55	»	34,491 19	28,073 01	
1863	7,436 90		»		»	2,725 »	10,161 90	»	38,377 05	22,652 86	
1864	8,434 50		»		»	2,657 50	11,092 »	»	28,828 65	30,104 93	
1865	9,067 49		»		»	1,847 50	10,914 99	»	32,346 45	36,469 84	
1866	9,122 46		»		»	1,817 50	10,939 96	»	39,264 97	42,605 91	
1867	10,907 01		»		»	1,497 50	12,404 51	»	42,891 40	56,808 51	
1868	12,331 66		»		»	1,110 »	13,441 66	4,009 75	38,222 85	52,481 14	
1869	14,224 50		»		»	2,937 50	17,162 »	1,321 23	53,367 45	53,373 98	
1870	14,787 10		»		»	10,477 50	25,264 60	1,377 82	45,429 92	69,103 70	
1871	18,150 35		»		»	4,040 »	22,190 35	1,346 36	48,913 89	100,232 88	150,141 71
1872	18,777 24		»		»	2,447 50	21,224 74	2,327 56	64,743 20	53,681 40	137,313 08
1873	22,731 20		43,798 79		»	2,082 50	68,612 49	2,028 38	97,413 02	26,475 31	134,075 21
1874	30,365 61		143,727 96		»	2,355 »	176,948 57	4,083 62	104,480 14	27,209 96	154,628 56
1875	35,945 51		148,855 34		»	2,572 50	187,374 35	5,708 91	178,451 96	32,215 09	159,962 82
1876	36,081 69		182,190 43		»	2,132 50	220,404 62	7,221 88	138,823 20	53,648 72	179,096 38
1877	39,141 17	146,148 69	34,132 48	11,299 75	»	2,080 »	232,802 09	6,733 34	131,920 41	48,916 41	143,174 95
1878	47,791 42	140,401 69	40,268 37	25,989 27	»	2,430 »	256,880 75	4,899 99	138,581 46	42,313 63	128,551 45
1879	42,353 43	147,738 25	43,000 83	19,914 93	»	2,760 »	255,767 44	3,705 81	144,082 61	60,782 29	147,481 38
1880	47,560 30	180,596 44	23,440 »	20,150 05	»	2,935 50	274,682 29	4,742 19	172,316 79	65,732 60	213,928 46
1881	50,379 96	259,039 95	29,490 55	18,939 90	»	2,335 »	360,185 36	5,415 14	181,241 37	59,963 19	167,143 21
1882	49,951 89	251,053 57	24,283 »	19,530 »	»	2,952 50	347,770 96	5,716 36	181,578 25	58,956 62	143,472 »
1883	56,075 45	257,236 48	22,366 81	23,291 28	11,033 25	2,297 50	372,300 77	5,893 35	190,278 70	58,408 36	178,269 07
1884	58,943 30	265,747 11	16,460 29	31,983 34	60,183 35	6,935 »	440,252 39	5,919 36	197,775 37	49,496 59	134,866 79
1885	63,787 45	283,768 12	24,959 08	17,105 32	68,488 25	10,825 »	468,934 22	7,224 »	197,251 55	52,956 22	123,683 45
1886	56,603 25	279,740 38	22,386 48	15,985 »	68,481 25	»	443,196 36	4,811 25	192,269 »	52,254 84	132,534 20
1887	63,364 98	283,893 31	22,082 45	14,493 37	74,756 90	12,125 24	470,716 25	9,648 32	201,965 85	54,744 89	145,070 08
1888	61,762 44	275,769 59	22,120 78	15,531 12	77,875 80	13,615 98	466,675 71	3,165 26	216,458 86	54,038 71	181,142 66
1889	62,724 71	278,599 82	22,282 67	15,802 87	79,699 »	11,607 16	470,716 23	4,886 42	226,779 25	53,834 32	183,618 64
1890	66,166 88	269,579 13	27,144 76	10,467 07	84,390 45	»	448,748 29	17,314 16	225,657 55	58,849 69	245,368 19
1891	69,946 24	260,415 13	29,568 85	»	88,111 35	»	448,041 57	9,524 98	234,370 60	60,505 »	206,321 27
1892	74,010 63	244,617 33	31,210 99	»	93,011 95	»	442,850 90	8,842 15	220,093 »	61,236 11	148,975 88
1893	77,869 06	238,621 07	32,944 76	»	98,998 96	»	448,424 85	11,269 35	223,525 70	61,865 72	208,868 91
1894	88,267 24	234,032 96	35,276 24	»	103,727 75	»	461,304 19	10,936 94	221,303 30	59,096 23	191,600 06
	1,342,998 52	5,570,474 20			908,759 26	346,843 88	8,169,075 86	160,073 88	4,566,177 47	5,715,448 25	

dinaires compris dans les annexes IX *et* XI.

1894.

SERVICE DES MARCHANDISES.										ENSEMBLE des PRODUITS extra-ordinaires.
LOYER de locomotives, tenders et matériel; eau d'alimentation.	**LOYER** de tapissières.	**DÉCHARGEMENT** d'office.	**TRACTION** sur les raccordements et entretien de la voie.	**REDEVANCES** pour usage de quais, voies.	**LOCATION** de terrains et de vidanges.	**REDEVANCES** pour utilisation du matériel de l'État sur les lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés; part des sociétés dans les dépenses d'exploitation.	**SURTAXES** non réclamées.	**RECETTES** diverses.	**TOTAL.**	
»	»	»	»		»	»	»	»	»	»
»	»	»	»		»	»	»	»	»	»
»	»	»	»		»	»	»	»	»	»
»	»	»	»		»	»	»	»	»	»
»	»	»	»		»	»	»	»	»	»
»	»	»	»		»	»	»	9,472 38	9,472 38	9,472 38
»	»	»	»		»	»	»	442 85	442,85	442 85
»	»	»	»		»	»	»	53,166 85	53,166 85	53,166 85
»	»	»	»		»	»	»	30,928 12	30,928 12	30,928 12
»	»	»	»		»	»	»	107,539 02	107,539 02	107,539 02
»	»	»	»		»	»	»	123,542 51	123,542 51	123,542 51
»	»	»	»		»	»	»	200,682 74	200,682 74	200,682 74
»	»	»	»		»	»	»	178,902 60	178,902 60	178,902 60
»	»	»	»		»	»	»	46,821 60	46,821 60	67,171 60
»	»	»	»		»	»	»	67,494 77	67,494 77	83,734 77
»	»	»	»		»	»	»	92,628 »	92,628 »	106,913 »
»	»	»	»		»	»	»	164,927 63	164,927 63	179,537 63
»	»	»	»		»	»	»	146,111 86	146,111 86	161,204 36
»	»	»	»		»	»	»	186,230 »	186,230 »	201,020 »
»	»	»	»		»	»	»	202,732 »	202,732 »	215,492 »
»	»	»	»		»	»	»	288,582 50	288,582 50	301,680 »
»	»	»	»		»	»	»	344,413 84	344,413 84	358,896 34
»	»	»	»		»	»	»	400,927 28	400,927 28	422,837 28
»	»	»	»		»	»	»	519,588 93	519,588 93	536,568 93
3,398 50	1,434 50	2,757 60	61,042 17		»	326,728 40	933 71	69,209 48	501,931 52	520,561 42
9,403 64	2,379 50	2,529 69	63,697 90		»	317,320 45	894 78	17,097 74	474,320 90	497,521 45
25,081 60	3,640 »	3,565 30	61,542 48		»	394,549 70	575 64	8,358 16	559,642 21	582,907 21
26,684 55	2,147 45	3,323 60	72,001 64		»	417,368 75	1,984 27	16,427 17	602,501 63	613,497 18
15,361 »	2,726 50	2,449 75	94,698 83		»	420,906 32	1,118 36	9,382 05	607,672 72	617,834 62
18,425 92	2,922 »	2,418 90	130,296 53		»	584,577 15	1,249 22	9,373 98	808,197 28	819,289 28
14,898 29	1,658 50	3,500 25	168,454 42		»	986,966 01	1,683 75	30,814 64	1,276,792 15	1,287,707 14
10,070 16	521 25	3,973 75	161,361 07		»	974,286 86	3,015 17	30,161 80	1,265,260 94	1,276,200 90
506 »	708 50	4,539 43	91,255 31	9,824 87	»	922,222 48	3,379 05	21,638 54	1,153,774 09	1,166,178 60
817 50	1,021 05	5,324 99	74,804 68	11,962 97	»	1,052,589 13	3,888 61	16,888 65	1,262,011 32	1,275,452 98
1,696 74	1,571 »	6,700 11	118,877 67	11,132 01	»	1,536,177 70	2,381 37	18,824 30	1,805,423 56	1,822,585 56
2,180 61	2,168 »	11,827 93	133,041 69	9,766 30	»	1,584,543 83	4,180 51	86,207 25	1,949,827 56	1,975,092 16
13,775 19	2,129 75	17,605 12	174,002 33	8,912 28	»	4,292,598 14	6,355 55	113,427 10	4,929,440 30	4,951,630 65
43,726 55	3,789 25	10,526 01	166,032 14	4,728 38	»	2,289,959 25	9,396 89	429,942 32	3,216,166 03	3,237,390 77
48,474 60	4,188 55	8,940 54	224,282 90	14,550 31	»	1,198,624 98	8,775 45	175,342 75	1,943,172 »	2,011,784 49
55,262 62	800 20	19,317 45	220,773 34	19,294 80	»	1,347,018 43	8,107 27	677,065 34	2,638,041 73	2,814,990 30
54,367 35	806 05	25,392 91	233,805 68	14,534 67	»	900,243 71	10,088 37	115,470 43	1,731,047 95	1,918,422 30
47,478 38	1,345 75	40,850 40	309,000 58	16,020 05	»	897,589 06	9,108 91	158,789 40	1,858,972 71	2,079,377 33
271,255 48	1,908 75	39,850 81	310,709 91	12,713 49	»	1,165,770 52	9,421 97	78,893 08	2,221,249 12	2,454,051 21
326,618 14	2,032 10	31,060 27	366,786 97	11,257 32	»	1,248,585 19	5,487 71	49,593 41	2,355,767 64	2,612,648 39
269,822 11	1,782 »	27,466 34	417,336 77	9,364 49	»	787,040 56	9,002 56	23,664 45	1,901,531 37	2,157,298 81
342,072 40	4,445 72	29,807 »	398,740 58	9,364 49	»	825,174 79	9,445 72	50,245 75	2,126,016 49	2,400,698 78
305,732 38	9,564 70	22,012 51	269,106 76	6,792 30	»	613,414 66	2,733 80	30,561 15	1,673,681 17	2,033,866 53
370,748 84	8,659 38	21,322 31	190,281 36	6,328 29	»	692,110 85	2,133 42	34,704 58	1,716,012 26	2,063,783 22
395,396 14	1,757 40	29,188 29	200,828 88	7,815 37	»	688,648 76	4,147 87	98,256 69	1,858,888,88	2,231,189 65
320,436 01	1,718 95	34,942 71	205,582 11	5,503 17	15,449 46	871,535 12	3,009 75	99,863 17	1,946,098 56	2,386,350 95
242,957 45	1,619 10	35,371 35	174,351 32	5,154 02	14,542 75	990,640 41	2,685 30	65,035 08	1,913,472 »	2,382,406 22
248,192 35	1,445 40	31,063 55	166,053 32	4,574 70	15,420 09	1,147,764 25	2,327,20	39,936 15	2,038,646 30	2,481,842 66
22,012 85	866 50	33,717 17	192,977 90	12,013 66	18,045 57	1,511,714 97	2,543 75	121,237 13	2,326,558 64	2,797,274 89
35,030 50	685 20	32,360 56	191,304 81	13,176 11	19,868 96	1,630,631 84	2,500 25	58,094 30	2,438,458 02	2,905,133 73
27,387 58	1,248 »	32,539 25	211,197 26	8,703 80	21,833 39	1,877,762 31	2,927 27	107,263 47	2,759,980 96	3,230,697 19
40,012 98	1,123 50	34,473 45	219,855 56	7,982 26	34,625 49	1,887,369 44	1,696 86	97,297 28	2,871,626 41	3,320,374 70
22,481 92	559 45	43,195 10	207,883 53	8,125 98	27,079 01	2,160,476 16	1,072 68	37,910 91	3,019,506 59	3,467,548 16
38,186 33	2,906 77	42,628 13	214,940 53	4,436 40	36,658 57	2,008,878 22	728 14	95,368 91	2,883,879 14	3,326,730 04
58,912 42	393 05	46,384 45	229,018,35	4,520 73	36,412 09	2,051,389 19	1,014 56	125,030 22	3,058,604 74	3,507,029 59
50,794 75	667 77	45,868 39	238,976 92	5,214 94	33,973 39	1,730,165 51	983 57	90,072 70	2,679,654 47	3,140,958 66
3,779,659 83	79,341 54	788,775 37	7,228,672 36		273,908 77	44,333,343 10	140 979 26	6,472,585 01	73,538,964 84	81,708,040 67

N° XIII. — *Compte de premier établissement du réseau appartenant à l'État*

	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.
A. **Lignes construites directement par l'État :**					
Lignes en exploitation (premier établissement et parachèvement).	168,862,336 54	178,713,625 93	193,048,467 86	216,225,558 55	235,918,409 01
Lignes en construction (*voir* p. 15).	*a*) 17,351,552 70	*a*) 14,964,801 56	*a*) 20,444,987 48	*a*) 16,768,045 98	*a*) 10,841,587 33
Aliénation d'immeubles, subsides, etc. (page 113)	*a*) 3,565,254 29	*a*) 3,580,562 78	*a*) 3,585,906 87	*a*) 3,588,330 35	*a*) 3,599,560 »
B. **Lignes construites à forfait pour compte de l'État :**					
Lignes construites en exécution des conventions-lois des 31 janvier/15 mars 1873 et 21 juillet/25 août 1885, 19 décembre 1876, 1er et 26 juin 1877 et 9-10 juin 1878. . . . — en exploitation.	»	»	»	»	»
— en construction.	»	»	»	»	»
Parachèvement y relatif (page 177).	»	»	»	»	»
Ensemble pour lignes de l'État. . .	189,779,143 53	197,258,990 27	217,079,362 21	236,581,934 88	250,359,556 34
C. **Lignes rachetées :**					
Mons à Manage (capital représentatif des annuités)	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76
Pépinster à Spa (rachat par annuités en 1872 et comptant en 1877)	»	»	6,514,151 92	6,514,151 92	6,514,151 92
Dendre et Waes (— en 1876 — en 1877).	»	»	»	»	»
Saint-Ghislain à Erbisœul	»	»	»	»	»
Lierre à Turnhout	»	»	»	»	»
Anvers à la frontière par Esschen (estimation-litige).	»	»	»	»	»
Marbehan à Virton et à Lamorteau y compris les parachèvements effectués au moyen de retenues faites sur le prix d'achat.	»	»	»	»	»
Réseau des Flandres. Coût	»	»	»	»	»
Remboursement des cautionnements. .	»	»	»	»	»
Bassins Houillers (capital représentatif des annuités).	»	»	»	»	»
Luxembourg. . . . Prise en charge des actions ordinaires (converties en 3 1/2, en 1885).	»	»	»	34,628,581 80	34,628,581 80
actions de dividende (converties en 3 1/2, en 1885).	»	»	»	74,399,400 »	74,399,400 »
primes (converties en 3 1/2, en 1885).	»	»	»	18,327,125 »	18,327,125 »
Coût des lignes rachetées. . .	10,525,041 76	10,525,041 76	17,039,193 68	144,394,300 48	144,394,300 48
Parachèvement prévu lors du rachat (page 177)	»	1,217,114 99	2,490,556 11	5,761,794 65	10,009,980 05
— des lignes rachetées, sur fonds généraux (p. 177)	1,432,018 82	1,440,743 28	1,482,049 45	2,235,347 83	4,622,324 21
Ensemble pour lignes rachetées (p. 177). . .	11,957,060 58	13,182,900 03	21,011,799 24	152,391,442 96	159,026,604 74
D. **Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou part de recettes** (p. 171).	1,281,802 38	1,544,270 52	2,207,418 11	2,867,288 12	3,163,158 67
E. **Dépendances des stations :** excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs, candélabres, machines et outillages des ateliers, éclairage électrique et au gaz, etc. (p. 176.)	9,380,917 69	9,811,779 90	11,830,839 95	14,833,209 28	16,503,344 41
F. **Dépenses générales pour étude de projets de construction.**	5,602,700 34	5,678,792 66	5,820,321 07	6,109,212 34	6,249,803 64
G. **Coût du matériel roulant et des pièces de rechange y relatives :**					
1° Acquis par l'État pour l'ensemble du réseau exploité	58,189,419 35	61,698,072 15	71,330,067 03	81,452,949 01	84,747,269 86
2° Repris aux compagnies (*voir* détails, p. 177)	2.698,349 24	29,744,624 25	29,755,449 05	53,935,310 57	59,498,563 45
Ensemble pour le matériel roulant (p. 176).	60,887,768 59	91,442,696 40	101,085,516 08	135,388,259 58	144,245,833 31
Ensemble des capitaux engagés	278,889,393 11	318,919,429 78	359,035,256 66	548,171,347 16	579,548,301 11
H. **Intérêts intercalaires des capitaux** . . . . . Lignes en exploitation.	6,858,002 99	7,836,519 75	8,640,660 38	9,727,636 45	10,758,792 91
— en construction.	*a*) 1,495,738 37	*a*) 1,215,681 07	*a*) 1,316,447 16	*a*) 1,468,055 03	*a*) 1,556,644 61
Total général de premier établissement. .fr.	287,243,134 47	327,971,630 60	368,992,364 20	559,367,038 64	591,863,738 63
Pour faire ressortir le capital servant de base aux charges du compte d'exploitation, il faut déduire pour lignes en construction et aliénation d'immeubles (*voir* littéras *a* ci-dessus) . fr.	22,412,545 36	19,761,045 41	25,347,341 51	21,824,431 46	15,997,791 94
Reste capital utile. . . . . .fr.	264,830,589 11	308.210,585 19	343,645,022 69	537,542,607 18	575,865,946 69

(1) Dont fr. 53,051-08 représentant l'amortissement compris dans les annuités servies, avant le rachat au comptant.
(2) Dont fr. 153,069-51 — — — — l'annuité servie — — —
(3) Les frais de parachèvement de la ligne Dendre et Waes exploitée ci-devant moyennant part de recettes ont été reportés dès 1876,
(4) 1° Non compris 2,885,500 francs payés à la Banque de Belgique, à titre d'indemnités, et pris en charge par le Département des Bruxelles au bois de la Cambre; Couillet à Châtelet et Chimay à la frontière française.
2° Non compris fr. 4,173,201-16 représentant le montant pris en charge par le Département des Finances, des diverses indemnités d'Hastière à Gedinne et de Baronville à Eprave.
(*) Pour les années 1881 à 1892, *voir* l'annexe XIII de 1892.

t frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes.

1875.	1876	1877.	1878.	1879.	1880. (*)	1893.	1894.
239,991,481 52	246,297,245 61	260,328,282 99	267,621,016 73	271,947,609 38	279,086,674 99	349,378,740 66	362,368,061 21
β) 12,610,006 95	a) 11,183,406 06	a) 2,490,716 68	a) 929 92	a) 206,854 03	a) 245,603 07	a) 9,645,280 07	a) 9,150,624 30
a) 3,607,133 50	a) 3,712,742 15	a) 3,761,620 »	a) 3,986,179 67	a) 4,086,368 83	a) 4,207,814 71	a) 5,884,585 38	a) 6,146,567 97
»	2,781,760 »	10,505,367 »	21,365,298 88	56,681,853 88	77,644,905 88	4)156,004,324 10	4)156,009,124 10
»	a) 4,061,740 »	a) 16,589,133 »	a) 27,949,601 12	a) 14,978,946 12	a) 12,404,994 12	»	»
»	«	14,325 56	54,589 06	297,807 72	1,107,577 02	8,944,891 76	9,271,171 78
256,208,621 97	268,036,893 82	3,689,445 23	320,977,615 38	348,199,439 96	374,697,569 79	529,857,821 97	542,945,549 36
10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	
6,514,151 92	6,514,151 92	(1) 6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	
»	(2) 52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	
»	»	»	»	2,385,000 »	2,385,000 »	2,385,000 »	
»	»	»	»	»	»	4,300,000 »	
»	»	»	»	»	12,500,000 »	12,500,000 »	
»	»	»	»	»	»	6,937,645 59	435,138,677 16
»	»	»	17,380,762 72	17,380,762 72	17,380,762 72	17,380,762 72	
»	»	»	»	»	»	61,219 70	
»	»	194,208,800 »	194,208,800 »	194,208,800 »	194,208,800 »	194,208,800 »	
34,628,581 80	34,628,581 80	34,628,581 80	34,628,581 80	34,628,581 80	127,355,106 80	127,355,106 80	
74,399,400 »	74,399,400 »	74,399,400 »	74,399 400 »	92,726,525 »			
18,327,125 »	18,327,125 »	18,327,125 »	18,327,125 »				
144,394,300 48	197,097,369 99	391,574,049 15	408,954,811 87	411.339,811 87	423,839,811 87	435,138,677 16	
12,324,517 40	12,341,513 70	12,732,944 69	12,734,523 76	12,994,844 36	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16
5,324,490 09	7,268,553 12	10,181,931 39	11,314,248 38	12,534,671 95	15,054,976 60	43.508,055 42	46,372.082 69
162,043,307 97	216,707,436 81	414,488,925 23	433,003,584 01	436,869,328 18	451,996,715 63	491,748,659 74	494,612,687 01
3,380,598 33	(3) 2,239,201 37	2,321,616 08	2,506,367 09	2,972,366 17	3,296,747 48	8,771,824 66	9,379,977 99
17,362,359 74	18,260,126 47	18,961,251 33	19,974,812 50	20,928,998 »	23,820,828 93	38,216,255,90	39,211,526 31
6,424,104 57	6,569,703 97	6,740,967 91	6,836,162 90	6,990,442 70	7,252,481 55	10,166,476 15	10,521,642 95
90,286,797 52	97,830,692 75	100,570,898 60	105,281,140 36	112,058,129 73	129,827,478 06	219,940,854 53	225,865,733 53
61,282,238 23	61,293,935 64	64,526,535 26	66,175,772 54	66,569,438 88	66,569,438 88	67,071,388 24	67,071,388 24
151,569,035 75	159,124,628 39	165,097,433 86	171,456,912 90	178,627,568 61	196 396,916 94	287,012,242 77	292,937,121 77
96,988,028 33	670,937,990 83	901,299,639 64	954,755,454 78	994,588,143 62	1,057,461,260 32	1,365,773,281 19	1,389,608,505 39
10,932,659 05	11,307,576 21	14,162,176 06	14,423,244 51	14,565,594 63	14,801,645 80	18,027,211 05	18,252,771 25
2,090,980 87	a) 2,458,639 95	a) 63,864 72	a) 3,22	a) 2,161 10	a) 3,722 54	a) 419,485 25	a) 544,426 86
10,011,668 25	684,704,206 99	915,525,680 42	969,178,702 51	1,009,155,899 35	1,072,266,628 66	1,384,219,977 49	1,408,405,703 50
18,308,121 32	21,416,528 16	22,905,334 40	31,936,713 93	19,274,330 08	16,862,134 44	15,949,350 70	15,841,619 13
31,703,546 93	663,287,678 83	892,620,346 02	937,241,988 58	989,881,569 27	1,055,404,494 22	1,368,270,626 79	1,392,564,084 37

née du rachat, à la rubrique : « Parachèvement des lignes rachetées ».
ances : l'État ayant distrait de l'entreprise les lignes visées par la loi du 26 juin 1877, savoir : Bruxelles à Londerzeel par Zellick ;
rées aux sociétés de construction en raison de ce que l'État a distrait des concessions octroyées, les lignes de Mettet à Hastière,

N° XIV. — *Développement des lignes exploitées à double et à simple voie.*

		DATES des reprises.	1893.	1894.		
				DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE	ENSEMBLE.
A. Lignes construites	directement par l'État. .	—	774,170	(1) 657,667	(2) 123,970	781,637
	à forfait pour son compte	—	696,397	15,120	681,548	696,668
B. Lignes rachetées moyennant annuités à servir jusqu'au terme des concessions.	Mons à Manage.	1 janv. 1857	30,142	25,001	5,141	30,142
	Luxembourg (3)	1 janv. 1873	308,833	226,675	82,158	308,833
	Bassins-Houillers (4) . .	1 janv. 1871	642,988	106,915	536,160	643,075
			981,963	358,591	623,459	982,050
C. Lignes rachetées comptant.	Pepinster à Spa (5)	16 sept. 1872	12,453	»	12,453	12,453
	Dendre-et-Waes (6) . . .	9 juin 1853	102,661	103,708	527	104,235
	Lignes des Flandres . .	1 janv. 1878	240,572	»	240,569	240,569
	Saint-Ghislain à Erbisœul	16 sept. 1879	9,242	4,220	5,022	9,242
	Anvers à la frontière néerlandaise.	1 juillet 1880	26,989	26,911	»	26,911
	Marbehan à Virton . . .	15 mars 1881	31,781	»	31,853	31,853
	Lierre à Turnhout . . .	1 mars 1882	36,989	»	37,196	37,196
			460,687	134,839	327,620	462,459
Longueur totale des lignes appartenant à l'État . .		»	2,913,217	1,166,217	1,756,597	2,922,814
D. Lignes exploitées par l'État moyennant parts de recettes jusqu'à l'expiration du terme des concessions.	Tournai à Jurbise. . . .	14 juillet 1847	42,143	42,143	»	42,143
	Hal à Ath et Tournai à la frontière.	1 déc. 1865	43,701	43,701	»	43,701
	Braine-le-Comte à Gand.	5 janv. 1867	55,798	56,376	»	56,376
	Jonction belge-prussienne	29 juillet 1872	18,552	16,132	2,420	18,552
	Plateaux de Herve . . .	25 juillet 1872	34,114	»	34,114	34,114
	Spa à la frontière Grand-Ducale.	16 sept. 1872	54,749	»	54,749	54,749
	Hesbaye-Condroz. . . .	22 nov. 1875	74,351	»	74,351	74,351
			323,408	158,352	165,634	323,986
E. Tronçons de voies appartenant à des compagnies et exploités en commun avec l'État (7).		»	14,154	2,282	11,872	154,14
F. Sections de compagnies, empruntées en transit par l'État (8).		»	28,750	1,000	27,750	28,750
Longueur totale exploitée par l'Etat		»	3,279,529	1,327,851	1,961,853	3,289,704

(1) Non compris la ligne de Landen à Saint-Trond, soit 10k,220, cédée gratuitement en 1856 à la Société concessionnaire de Landen à Hasselt.

(2) Y compris 2k,382 raccordement de Mons-Midi à Ciply exploité par l'État et à son profit exclusif, c'est-à-dire sans devoir payer de redevance à la Compagnie propriétaire.

(3) Cette ligne peut être considérée comme rachetée comptant en 1885, par suite du remboursement ou de la conversion en titres 3 1/2, des obligations et des actions privilégiées de la Compagnie, dont l'État avait assumé le service des intérêts et de l'amortissement depuis le 1er janvier 1873.

(4) Racheté par annuités le 1er janvier 1877 (*voir* page 317 du Compte rendu de 1878).

(5) Racheté par annuités en 1872 et comptant le 1er janvier 1877, loi du 23 juin 1877.

(6) — — en 1876 — le 1er mai 1877, —

(7) Savoir, voies communes dans les stations de Diest, Moll, Saint-Trond, Tongres, Ingelmunster, Thielt, Lichtervelde, Thourout, Comines, Ransart, Erquelines, Lobbes, Chimay, Berzée, Fleurus, Jamioulx, Acoz, Willebroek, Puers, Saint-Gilles-Waes, Zelzaete et Eecloo.

(8) Sections de Deynze à Thielt, d'Ypres à Comines et de Frameries à Crachet-Picquery. (*Voir* p. 17 de 1893.)

N° XV. — *Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extension.*

ANNÉES.	ENTRÉES — PREMIER établissem^{t}. — Extensions.	ENTRÉES — RENOUVELLEMENT. MATERIEL neuf.	ENTRÉES — RENOUVELLEMENT. MATERIEL transformé.	ENTRÉES — TOTAL.	SORTIES. A RENOUVELER. MATÉRIEL démoli.	SORTIES. A RENOUVELER. MATÉRIEL transformé.	SORTIES. TOTAL.	AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE : Existant.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE : Devant EXISTER d'après colonne 2.	BALANCE de RENOUVELLEMENT Avance.	BALANCE de RENOUVELLEMENT Arriéré.
Locomotives.												
1835 à 1880	1,263	282	142	1,687	278	142	420	+1,267	1,267	1,263	4	»
1881	184	20	22	226	15	22	37	+ 189	1,456	1,447	9	»
1882	98	29	3	130	13	3	16	+ 114	1,570	1,545	25	»
1883	118	14	»	132	15	»	15	+ 117	1,687	1,663	24	»
1884	66	3	»	69	16	»	16	+ 53	1,740	1,729	11	»
1885	35	46	»	81	33	»	33	+ 48	1,788	1,764	24	»
1886	29	7	»	36	32	»	32	+ 4	1,792	1,793	»	1
1887	20	1	»	21	34	»	34	— 13	1,779	1,813	»	34
1888	14	»	»	14	23	»	23	— 9	1,770	1,827	»	57
1889	35	29	»	64	23	»	23	+ 41	1,811	1,862	»	51
1890	74	43	»	117	5	»	5	+ 112	1,923	1,936	»	13
1891	64	39	»	103	10	»	10	+ 93	2,016	2,000	16	»
1892	32	1	»	33	12	»	12	+ 21	2,037	2,032	5	»
1893	10	23	»	33	19	»	19	+ 14	2,051	2,042	19	»
1894(1)	36	2	»	38	10	»	10	+ 28	2,079	2,078	(1) 1	»
	2,078	539	167	2,784	538	167	705					
		706										

(1) La situation au 31 décembre 1894 a été établie sans tenir compte de 36 locomotives restant à fournir à cette date sur fonds de renouvellement de 1894.

ANNÉES.	ENTRÉES — PREMIER établissem^{t}. — Extensions.	ENTRÉES — RENOUVELLEMENT. MATERIEL neuf.	ENTRÉES — RENOUVELLEMENT. MATERIEL transformé.	ENTRÉES — TOTAL.	SORTIES. A RENOUVELER. MATÉRIEL démoli.	SORTIES. A RENOUVELER. MATÉRIEL transformé.	SORTIES. TOTAL.	AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE : Existant.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE : Devant EXISTER d'après colonne 2.	BALANCE de RENOUVELLEMENT Avance.	BALANCE de RENOUVELLEMENT Arriéré.
Tenders (1).												
1835 à 1880	920	293	»	1,213	380	1	381	+ 832	832	920	»	88
1881	105	29	»	134	7	»	7	+ 127	959	953	6	»
1882	109	14	»	123	17	»	17	+ 106	1,065	1,062	3	»
1883	147	16	»	163	16	»	16	+ 147	1,212	1,209	3	»
1884	28	»	»	28	20	»	20	+ 8	1,220	1,237	»	17
1885	32	8	»	40	59	»	59	— 19	1,201	1,269	»	68
1886	19	1	»	20	39	»	39	— 19	1,182	1,288	»	106
1887	18	»	»	18	39	»	39	— 21	1,161	1,306	»	145
1888	12	28	»	40	24	»	24	+ 16	1,177	1,318	»	141
1889	36	14	»	50	28	»	28	+ 22	1,199	1,354	»	155
1890	19	94	»	113	8	»	8	+ 105	1,304	1,373	»	69
1891	62	36	»	98	19	»	19	+ 79	1,383	1,435	»	52
1892	30	12	»	42	27	»	27	+ 15	1,398	1,465	»	67
1893	6	52	»	58	16	»	16	+ 42	1,440	1,471	»	31
1894(2)	37	2	»	39	19	»	19	+ 20	1,460	1,508	»	(1)(2) 48
	1,580	599	»	2,179	718	1	719					

(1) Dans le chiffre de renouvellement des tenders, il a été tenu compte des locomotives-tenders démolies et des machines de l'espèce, livrées sur fonds du budget, en remplacement de locomotives à tender, indépendant, la démolition ou la fourniture d'une machine-tender correspondant bien réellement à la démolition ou à la fourniture d'une locomotive et d'un tender.

(2) La situation au 31 décembre 1894 a été établie sans tenir compte de 13 tenders et de 2 locomotives-tenders restant à fournir à cette date sur fonds de renouvellement de 1894.

N° XV (*suite*). — *Situation de l'effectif du matériel*

ANNÉES.	ENTRÉES.					SORTIES.				AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMEN	
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL	PREMIER établissement	A RENOUVELER.		TOTAL.					
	Extensions. — Matériel neuf.	Changemt de classification.	MATÉRIEL neuf.	MATÉRIEL transformé.		Changemt de classification.	MATÉRIEL démoli.	MATÉRIEL transformé.			Existant.	Devant EXISTER d'après colonnes 2, 3 et 7	Avance.	Arriéré
Voitures à vapeur.														
à 1876 / 1880	14	»	1	»	15	»	1	»	1	+ 14	14	14	»	»
1881	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	14	14	»	»
1882	»	»	»	»	»	»	1	»	1	— 1	13	14	»	1
1883	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13	14	»	1
1884	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13	14	»	1
1885	»	»	1	»	1	»	»	»	»	+ 1	14	14	»	»
1886	9	»	1	»	10	»	»	»	»	+ 10	24	23	1	»
1887	23	»	»	»	23	»	»	»	»	+ 23	47	46	1	»
1888	3	»	»	»	3	»	»	»	»	+ 3	50	49	1	»
1889	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	50	49	1	»
1890	»	»	4	»	4	»	»	»	»	+ 4	54	49	5	»
1891	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1892	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1893	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1894	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
	49	»	7	»	56	»	2	»	2					
Véhicules pour trains de voyageurs.														
à 1835 / 1880	3,652	451	1,312	262	5,880	533	1,066	345	1,944	3,936	3,936	3,570	366	»
1881	10	»	22	1	33	»	75	1	76	— 43	3,893	3,580	313	»
1882	157	1	4	11	173	»	54	10	64	+ 109	4,002	3,738	264	»
1883	122	»	51	3	176	»	41	3	44	+ 132	4,134	3,860	274	»
1884	80	51	8	»	139	»	80	»	80	+ 59	4,193	3,991	202	»
1885	77	»	5	»	82	»	78	5	83	— 1	4,192	4,068	124	»
1886	11	»	103	»	114	»	68	14	82	+ 32	4,224	4,079	145	»
1887	26	»	105	»	131	»	62	40	102	+ 29	4,253	4,105	148	»
1888	306	»	7	»	313	»	43	9	52	+ 261	4,514	4,411	103	»
1889	210	»	24	2	236	»	62	13	75	+ 161	4,675	4,621	54	»
1890	44	»	78	5	127	»	69	7	76	+ 51	4,726	4,665	61	»
1891	128	»	5	»	133	»	41	1	42	+ 91	4,817	4,793	24	»
1892	134	»	3	11	148	»	21	6	27	+ 121	4,938	4,927	11	»
1893	46	»	227	2	275	»	36	15	51	+ 224	5,162	4,973	189	»
1894 (1)	162	»	9	»	171	»	34	17	51	+ 120	(1) 5,282	5,135	147 (2)	»
	5,165	503	2,166	297	8,131	533	1,830	486	2,849					
	5,668		2,463				2,316							
Sorties	533		Sorties	2,316										
Acquis sur capital	5,135		Avance	147										

(1) Non compris les fourgons des locomotives-fourgons et les voitures des voitures à vapeur (*voir* page 29) qui sont comptés respectivement dans l'effectif des locomotives et des voitures à vapeur.

(2) La situation au 31 décembre 1894 a été établie sans tenir compte de 95 véhicules en cours de construction, sur fonds de renouvellement de 1894, et de 151 voitures à livrer sur les exercices ultérieurs.

roulant. — Renouvellement et extension.

ANNÉES.	ENTRÉES.					SORTIES.				AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT. MATÉRIEL		TOTAL.	PREMIER établissement	A RENOUVELER. MATÉRIEL		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER d'après colonnes 2, 3 et 7.	Avance.	Arriéré.
	Extensions. — Matériel neuf.	Changemt de classification.	neuf.	transformé.		Changemt de classification.	démoli.	transformé.						
Véhicules pour trains de marchandises.														
1835 à 1869	31,987	530	8,331	316	41,164	972	8,348	264	9,584	31,580	31,580	31,545	35	»
1870	476	»	1,210	12	1,698	»	338	15	353	+ 1,345	11,497	11,784	»	287
1871	9,261	»	396	»	9,657	»	237	5	242	+ 9,415	20,912	21,045	»	133
1872	1,623	301	639	»	2,563	286	254	»	540	+ 2,023	22,935	22,683	252	»
1873	451	229	1	»	681	3	339	2	342	+ 339	23,274	23,360	»	86
1874	23	»	6	»	29	32	210	»	244	— 215	23,059	23,351	»	292
1875	5,163	»	789	2	5,954	129	296	4	429	+ 5,525	28,584	28,385	199	»
1876	1,139	»	613	1	1,753	»	601	»	601	+ 1,152	29,736	29,524	212	»
1877	523	»	757	1	1,281	6	556	1	563	+ 718	30,454	30,041	413	»
1878	1,034	»	210	91	1,335	»	661	91	752	+ 583	31,037	31,075	»	38
1879	986	»	520	136	1,642	516	447	136	1,099	+ 543	31,580	31,545	35	»
1880	3,418	»	8	331	3,757	52	358	331	741	+ 3,016	34,596	34,911	»	315
1881	3,363	»	103	559	4,025	»	245	559	804	+ 3,221	37,817	38,274	»	457
1882	3,924	»	»	40	3,964	»	356	41	397	+ 3,567	41,384	42,198	»	814
1883	466	»	424	27	917	»	505	27	532	+ 385	41,769	42,664	»	895
1884	200	»	586	1	787	51	609	»	660	+ 127	41,896	42,813	»	917
1885	1	»	104	6	111	»	593	»	593	— 482	41,414	42,814	»	1,400
1886	»	»	210	14	224	»	682	»	682	— 458	40,956	42,814	»	1,858
1887	»	»	»	40	40	»	405	»	405	— 365	40,591	42,814	»	2,223
1888	270	»	1,730	10	2,010	»	280	»	280	+ 1,730	42,321	43,084	»	763
1889	738	»	265	13	1,016	»	280	2	282	+ 734	43,055	43,822	»	767
1890	764	»	100	24	888	»	411	9	420	+ 468	43,523	44,586	»	1,063
1891	»	»	»	22	22	»	313	»	313	— 291	43,232	44,586	»	1,354
1892	79	»	720	2	801	»	322	1	323	+ 478	43,710	44,665	»	955
1893	463	»	103	16	282	»	428	1	429	— 147	43,563	44,828	»	1,265
1894 (1)	106	»	1,810	19	1,935	»	352	»	352	+ 1,583	45,146	44,934	(1) 212	»
	45,479	530	14,494	1,440	61,943	1,075	14,487	1,235	16,797					
	46,009		15,934				15,722							
ies . . .	1,075		15,722 sorties											
ais sur capital.	44,934		212 avance											

(1) La situation au 31 décembre 1894 a été établie sans tenir compte de 481 wagons en cours d'exécution sur fonds de renouvellement de 1894 ni de 814 fournir sur budgets ultérieurs.

N° XVI. — *Importance du matériel de traction en 1894.*

A. — Nombre, puissance et poids moyen des locomotives et des locomotives-tenders.

		LOCOMOTIVES EN GÉNÉRAL				ENSEMBLE		
		avec un essieu moteur.	avec deux essieux moteurs.	avec trois essieux moteurs.	avec quatre essieux moteurs.	Locomotives à tender indépendant.	Locomotives-tenders.	**Total.**
Nombre d'unités (1)		15	411	1,571	82	1,453	626	2,079
Nombre d'essieux moteurs		15	822	4,713	328	4,053	1,825	5,878
Puissance de traction en kilogrammes.	En tout	33,030	1,323,802	8,112,974	568,376	7,814,322	2,223,860	10,038,182
	Par locomotive	2,202	3,221	5,163	6,931	5,378	3,552	4,828
	Par essieu moteur	2,202	1,610	1,721	1,733	1,928	1,213	1,708
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs, les locomotives étant en ordre de marche.	En tout	206,320	10,181,160	56,368,460	4,135,050	50,629,680	20,261,310	70,890,990
	Par locomotive	13,755	24,771	35,880	50,427	34,845	32,366	34,100
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide.	En tout	392,100	13,487,750	51,636,400	3,182,300	50,600,950	18,097,600	68,698,550
	Par locomotive	26,140	32,817	32,868	38,807	34,825	28,910	33,044
Poids moyen en kilog. des locomotives en service.	En tout	521,550	15,358,750	59,236,810	4,135,050	50,774,530	23,477,630	79,252,160
	Par locomotive	34,770	37,370	37,707	50,427	38,386	37,504	38,120

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants (2).

Nombre d'unités (2)		1,334
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide.	En tout	14,327,760
	Par tender	10,740
Poids moyen en kilogrammes des tenders en service.	En tout	30,046,560
	Par tender	22,524

(1) Non compris les voitures à vapeur.

(2) C'est-à-dire non compris les tenders faisant corps avec la locomotive. (*Voir* p. 155.)

N° XVII. — *Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs, calculée tangentiellement aux roues motrices et exprimée en kilogrammes.*

DATES.	AVANCE ANNUELLE exprimée en kilogrammes. 1	ARRIÉRÉ ANNUEL exprimé en kilogrammes. 2	BALANCE		Observations.
			AVANCE. 3	ARRIÉRÉ. 4	
31 décembre 1874.	. . . . .	. . . . .	232,659	»	
— 1875.	»	20,328	212,331	»	
— 1876.	»	34,708	177,623	»	
— 1877.	»	19,662	157,961	»	
— 1878.	»	43,350	114,611	»	
— 1879.	74,342	»	188,953	»	
— 1880.	»	41,218	147,735	»	
— 1881.	138,156	»	285,891	»	
— 1882.	68,934	»	354,825	»	
— 1883.	»	22,274	332,551	»	
— 1884.	»	40,906	291,645	»	
— 1885	103,053	»	394,698	»	
— 1886.	»	80,683	314,015	»	
— 1887.	»	158,460	155,555	»	
— 1888.	»	139,484	16,071	»	
— 1889.	96,478	»	112,549	»	
— 1890.	119,887	»	232,436	»	
— 1891.	254,464	»	486,900	»	
— 1892.	»	39,756	447,144	»	
— 1893.	19,396	»	466,540	»	
— 1894(1)	»	36,668	(1) 429,872	»	
	874,710	677,497			

Avance.	197,213
Report des avances au 31 décembre 1874 . .	232,659
Avance totale . . .	429,872

La puissance de traction des moteurs, tangentiellement aux roues motrices est calculée au moyen de la formule $\frac{6714,5\ P\ d^2\ l}{D}$ dans laquelle ; P représente la pression de marche en atmosphères;

d — le diamètre des cylindres en mètres;

l — la course des pistons en mètres;

D — le diamètre des roues motrices en mètres

Cette formule donne également le travail en kilogrammètres des moteurs, pour le parcours d'un mètre.

(1) Au 31 décembre 1894, il restait à fournir sur fonds de renouvellement 36 locomotives représentant une puissance de traction de 178,704 kilogrammes.

N° XVIII. — *Balance de renouvellement du matériel de traction. — Valeur « argent ».*

ANNÉES.	DÉMOLITION.			RENOUVELLEMENT.			BALANCE. — AVANCE.
	VALEUR d'achat du matériel démoli antérieurement au 31 décembre de l'année précédant l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel démoli pendant l'année considérée.	Ensemble.	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds de renouvellement antérieurement au 31 décembre de l'année précédant l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds de renouvellement pendant l'année considérée.	Ensemble.	VALEUR en argent.
	1	2	3	4	5	6	7
1874	9,309,123	506,800	9,815,923	14,375,308	3,500	14,378,808	4,562,885
1875	9,815,923	335,800	10,151,723	14,378,808	241,845	14,620,653	4,468,930
1876	10,151,723	428,489	10,580,212	14,620,653	201,420	14,822,073	4,241,861
1877	10,580,212	365,390	10,945,602	14,822,073	»	14,822,073	3,876,471
1878	10,945,602	549,816	11,495,418	14,822,073	»	14,822,073	3,326,655
1879	11,495,418	507,570	12,002,988	14,822,073	1,189,000	16,011,073	4,008,085
1880	12,002,988	597,690	12,600,678	16,011,073	183,800	16,194,873	3,594,195
1881	12,600,678	776,953	13,377,631	16,194,873	1,070,055	17,264,928	3,887,297
1882	13,377,631	598,463	13,976,094	17,264,928	1,283,310	18,548,238	4,572,144
1883	13,976,094	762,280	14,738,374	18,548,238	753,612	19,301,850	4,563,476
1884	14,738,374	515,730	15,254,104	19,301,850	145,200	19,447,050	4,192,946
1885	15,254,104	1,930,094	17,184,198	19,447,050	2,389,521	21,836,571	4,652,373
1886	17,184,198	1,757,897	18,942,095	21,836,571	399,651	22,236,222	3,294,127
1887	18,942,095	1,889,778	20,831,873	22,236,222	67,308	22,303,530	1,471,657
1888	20,831,873	1,177,499	22,009,372	22,303,530	137,032	22,440,562	431,190
1889	22,009,372	1,185,954	23,195,326	22,440,562	1,582,390	24,022,952	827,626
1890	23,195,326	285,509	23,480,835	24,022,952	2,166,108	26,189,060	2,708,225
1891	23,480,835	527,679	24,008,514	26,189,060	2,539,033	28,728,093	4,719,579
1892	24,008,514	678,141	24,686,655	28,728,093	135,250	28,863,343	4,176,688
1893	24,686,655	904,135	25,590,790	28,863,343	1,314,130	30,177,473	4,586,683
1894 (1)	25,590,790	665,914	26,256,704	30,177,473	84,930	30,262,403	(1) 4,005,699

Les valeurs de remploi du matériel démoli sont versées à l'entretien ou au budget pour ordre, qui alimente le budget ordinaire pour l'entretien et le renouvellement.

(1) La situation de l'exercice 1894 a été établie sans tenir compte de 36 locomotives et de 13 tenders restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre, et représentant une valeur de 1,832,750 francs.

N° XIX. — *Balance de renouvellement du matériel de transport. — Valeur « argent »* (1).

ANNÉES.	DÉMOLITION.				RENOUVELLEMENT.			BALANCE. — Avance.
	VALEUR d'achat du matériel démoli antérieurement au 31 décembre de l'année précédente.	VALEUR d'achat du matériel démoli au cours de l'année.	MOINS-VALUE du matériel transformé pour service de la route, des charbonnages, etc.	Ensemble.	VALEUR d'achat du matériel renouvelé sur fonds de renouvellement du 1er janvier 1867 au 31 décembre de l'année précédente.	SOMMES dépensées sur fonds de renouvellement pour le matériel renouvelé pendant le cours de l'année.	Ensemble.	VALEUR en ARGENT.
	1	2	3	4	5	6	7	8
1874	10,927,296	»	1,688,964	12,616,260	13,682,475	1,363,250	15,045,725	2,429,465
1875	10,927,296	1,063,896	1,813,512	13,804,704	15,045,725	3,364,800	18,410,525	4,605,821
1876	11,991,192	1,834,464	1,865,892	15,691,548	18,410,525	2,949,275	21,359,800	5,668,252
1877	13,825,656	1,631,928	1,854,252	17,311,836	21,359,800	1,149,130	22,508,930	5,197,094
1878	15,457,584	1,783,248	1,782,084	19,022,916	22,508,930	1,749,704	24,258,634	5,235,718
1879	17,240,832	1,361,880	1,200,084	19,802,796	24,258,634	1,465,367	25,724,001	5,921,205
1880	18,602,712	1,124,424	1,273,416	21,000,552	25,724,001	2,321,970	28,045,971	7,045,419
1881	19,727,136	959,136	1,740,180	22,426,452	28,045,971	434,275	28,480,246	6,053,794
1882	20,686,272	1,108,128	1,685,472	23,479,872	28,480,246	»	28,480,246	5,000,374
1883	21,794,400	1,387,488	1,548,120	24,730,008	28,480,246	1,298,794	29,779,040	5,049,032
1884	23,181,888	1,832,136	2,243,028	27,257,052	29,779,040	1,332,607	31,111,647	3,854,595
1885	25,014,024	1,787,904	1,947,372	28,749,300	31,111,647	266,105	31,377,752	2,628,452
1886	26,801,928	1,948,536	1,633,092	30,383,556	31,377,752	826,560	32,204,312	1,820,756
1887	28,750,464	1,264,104	1,434,048	31,448,616	32,204,312	467,120	32,671,432	1,222,816
1888	30,014,568	875,328	1,331,616	32,221,512	32,671,432	3,793,992	36,465,424	4,243,912
1889	30,889,896	973,104	1,715,736	33,578,736	36,465,424	708,218	37,173,642	3,594,906
1890	31,863,000	1,315,320	1,789,068	34,967,388	37,173,642	1,081,037	38,254,679	3,287,291
1891	33,178,320	926,544	1,574,892	35,679,756	38,254,679	»	38,254,679	2,574,923
1892	34,104,864	854,376	1,350,240	36,309,480	38,254,679	2,316,395	40,571,074	4,261,594
1893	34,959,240	1,182,624	1,339,764	37,481,628	40,571,074	3,532,375	44,103,449	6,621,821
1894 (2)	36,141,864	996,384	1,312,992	38,451,240	44,103,449	3,110,415	47,213,864	(2)8,762,624

Les valeurs de remploi du matériel démoli sont versées à l'entretien ou au budget pour ordre, qui alimente le budget ordinaire pour l'entretien et le renouvellement.

(1) *Voir* détails annexes XVI, XVII et XVIII du Compte rendu de 1890.

(2) La situation de l'exercice 1894 a été établie sans tenir compte 1° de 481 wagons et 95 véhicules pour trains de voyageurs restant à fournir sur fonds de renouvellement (budget de 1894) à la date du 31 décembre, et représentant une valeur de 1,567,421 francs; 2° de 814 wagons et 151 véhicules pour trains de voyageurs restant à fournir à la même date, fonds de renouvellement (budget de 1896) et représentant une valeur de 2,544,288 francs.

N° XX. — *Tableau du parcours kilométriq*

		TRAINS DE VOYAGEURS.				
		TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS.		TOTAL des PARCOURS.
		Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	
A. Voitures à voyageurs.	Voitures de 1re classe	11,215,432	2,902,173	13	68,792	14,186,410
	— de 2e classe	12,358,336	1,060,045	71	89,401	13,507,853
	— de 3e classe	75,742,997	1,528,602	370	163,605	75,235,574
	— mixtes	26,741,787	3,019,020	844	62,672	29,824,523
	— à vapeur	1,005,654	»	»	»	1,005,654
	— fourgons	4,941,300	»	»	»	4,941,300
	Ensemble	130,005,506	8,509,840	1,298	384,470	138,701,114
B. Véhicules divers.	Voitures cellulaires	326,945	»	»	»	326,945
	Wagons à bagages. Fourgons	25,559,578	2,707,745	5,126	123,700	28,175,949
	Wagons à bagages. Locomotives-fourgons	1,193,996	»	»	»	1,193,996
	Wagons chargés inscrits en feuille taxée. (*Voir* litt. *D*)	5.654,170	1,629,406	8,851	6,924	5,299,351
1° *Parcours productifs de recettes, sur le réseau de l'Etat*		160,519,993	12,646,991	15,275	515,094	173,697,353
C. Wagons (chargés, vides et en service). Pour mémoire. *Voir* répartition et report litt. *B.* et *D.*	Boxes	275,152		722		
	Trucks pour équipages	17,389		12		
	Wagons fermés vitesse et AB	2,466,577		6,619		
	Wagons fermés ordinaires	658,010		1,498		
	Wagons ouverts à coke, minérai et chicorée	27,427	1,629,406	»	6,924	»
	Wagons ouverts autres à 4 roues	515,111				
	Wagons ouverts plus de 4 roues	10,379		»		
	Traineaux et wagons lestés	122,886		»		
D. Décomposition du parcours des wagons (litt. *C*).	chargés inscrits en feuille taxée (1°)	5.654,170	1,629,406	8,851	6,924	»
	chargés inscrits en feuille de service (2°)	15,444	»	»	»	15,444
	vides (2°)	300.231	»	»	»	300,231
	lestés au poids mort (2°)	122,886	»	»	»	122,886
E. Voitures en service.	Voitures à voyageurs	2,455,728	»	»	»	2,455,728
	— cellulaires	874	»	»	»	874
	— poste (prestations gratuites)	2,109,577	692,318	»	4,635	2,806,530
	Locomotives fourgons	16 310	»	»	»	16,310
	Fourgons	667,094	»	»	»	667,094
2° *Parcours improductifs de recettes, sur le réseau de l'Etat*		5,688,144	692,318	»	4,635	6,385,097
PARCOURS TOTAUX SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT (1)		166,208,137	13,339,309	15,275	519,729	180,082,450
Parcours dans les trains de l'Etat sur des sections étrangères (2)		1,431,992	298,252	»	»	1,730,244
	Ensemble	167,640,129	13,637,561	15,275	519,729	181,812,694
Parcours des véhicules de l'État sur les lignes étrangères dans les trains étrangers		»		7,067,748		
PARCOURS TOTAL DU MATÉRIEL DE TRANSPORT DE L'ÉTAT.		167,640,129		7,083,023		

(1) Les sections appartenant à des compagnies et exploitées en service commun avec l'État, sont considérées comme réseau d l'État, lorsqu'elles sont parcourues par les trains de l'État. Réciproquement, les sections de l'État exploitées en service commun ave des compagnies, sont considérées comme réseau de ces compagnies, lorsqu'elles sont parcourues par leurs trains. (*Voir* annexe XXIII d compte-rendu de 1889.)

(2) Sections étrangères proprement dites, c'est-à-dire non en service commun avec l'État. (*Voir* annexe XXIII du compte-rend de 1889.)

matériel de transport pendant l'année 1894.

TRAINS DE MARCHANDISES.					PARCOURS GÉNÉRAL	
TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS.		TOTAL des parcours.	des véhicules de l'État.	des véhicules étrangers sur le réseau de l'État.
éhicules e l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.			
19,889	12,811	»	5	32,705	11,235,354	2,983,781
21,606	4.288	»	»	25,894	12,380,015	1,155,734
278,946	39.587	984	720	320,237	74,025,297	1,552,514
579,358	11,425	967	659	592,409	27,522,956	3,093,776
»	»	»	»	»	1,005,654	»
70,861	»	»	»	70,861	5,012,161	»
970,660	68,111	1,951	1,384	1,042,106	130,979,415	8,763,805
»	»	»	»	»	326,945	»
,328,763	100,136	1,910	6,414	17,457,223	42,675,177	2,937,995
17,497	»	»	»	17,497	1,211,493	»
,554,885	59,581,027	143,357	93,807	281,373,076	225,361,263	61,311,164
,871,803	59,749,274	147,218	101,605	299,869,902	400,554,291	73,012,964
613,421		131				
472,363		68				
384,814		200				
,975,686		66,211				
	83,836,486		178,406	»	»	»
,372,535		20,609				
,115,883		178,558				
,563,662		6,864				
901,391		»				
,554,885	59,581,027	145,357	93,807	»	»	»
,644,715	»	»	»	9,644,715	9,660,159	»
,298,784	24,255,459	129,284	84.599	143,768,126	119,728,299	24,340,058
901,391	»	»	»	901,391	1,024,277	»
,096,750	»	»	»	2,096,750	4,552.478	»
6,934	»	»	»	6,934	7,808	»
16,770	14,345	»	»	31,115	2,126,347	711,298
»	»	»	»	»	16,310	»
,263,897	»	»	»	1,263,897	1,930,991	»
,229,241	24,269,804	129,284	84,599	157,712,928	139,046,669	25,051,356
,101,046	84,019,078	276,502	186,204	457,582,830	539,600,960	98,064 320
,723,795	2,429,766	»	»	6,153,561	5,155,787	2,728,018
,824,841	86,448,844	276,502	186,204	463,736,391	544,756,747	100,792,338
»		148,871,577			155.939,325	
,824,841		149,148,079			700,696,072	

N° XXI. — *Consommation de charbon des locomotives en 1894 et 1893.*

ANNÉES.	CONSOMMATIONS. DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES.	CONSOMMATIONS. QUANTITÉS.	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	CONSOMMATIONS par train-kilomètre. Quantité.	Valeur.	par locomotive-kilomètre avec train. Quantité.	Valeur.	par locomotive-kilomètre en général. Quantité.	Valeur.	par véhicule-kilomètre. Quantité.	Valeur.	par charge unité-kilomètre transportée. Quantité.	Valeur.	*Observations.*
		Kilogrammes	Fr. c.	Fr. c.	K.	F.	K.	F.	K.	F.	K.	F.	K.	F.	
1894	Charbon gailleteux . . .	1,829,000	9.01	16,479 29											(1) Ces charges sont conventionnelles ; elles sont calculées d'après les types des véhicules et l'espèce de trains dans lesquels ces véhicules circulent. Ainsi par exemple : Tout véhicule de l'Etat entrant dans la composition d'un train de voyageurs compte pour 2 unités de charge, sauf les fourgons Etat à 3 essieux, ainsi que les voitures surhaussées, demi-surhaussées et à couloir qui comptent pour 2 1/2 unités de charge ; etc., etc. Tout wagon *vide* de 10 tonnes circulant dans un train mixte ou dans un train de marchandises compte pour 1 1/4 unité de charge ; les wagons *chargés* de 7 1/2 tonnes à 10 tonnes comptent pour 3 unités de charge et les fourgons de même que les wagons-traineaux comptent également pour 3 unités de charge ; etc., etc.
	— menu demi-gras.	335,523,900	7.40	2,482,876 86	17.95	0,116	16.74	0,108	13.25	0,085	1.163	0,007	0.43190	0,00278	
	— gras.	118,370,900	8.38	991,948 14											
	— maigre. . . .	294,130,300	5.43	1,597,127 53											
		749,854,100	6.44	5,088,431 82											
1893	Charbon gailleteux . . .	2,516,350	8.80	22,143 28											
	— menu demi-gras.	238,608,500	6.82	1,627,309 97	18.02	0,113	16.75	0,105	13.29	0,083	1.162	0,007	0.43607	0,00273	
	— gras.	145,631,700	8.51	1,239,325 77											
	— maigre. . . .	349,427,200	4.94	1,726,170 37											
		736,183,750	6.27	4,614,949 39											

	Trains-kilomètre.	Locomotives-kilomètre avec train.	Locomotives-kilomètre à charge, à vide et en manœuvres.	Véhicules-kilomètre chargés et vides.	Charges unités-kilomètre (1).
1894	41,771,820	44,872,144	56,606,295	644,551,375	1,736,162,595
1893	40,854,001	43,948,586	55,407,769	633,725,074	1,688,233,847

N° XXII. — *Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires.*

	Valeur des approvisionnements restant au 31 décembre 1893.		EN MAGASIN et dans les dépôts au 31 décembre 1894.	DIFFERENCES POUR 1894.	
	Tarif de 1893.	Tarif de 1894.		En plus.	En moins.
Voies et travaux.					
Valeur des matériaux. Rails, billes et accessoires neufs . .	4,474,311 »	4,119,029 »	4,724,651 »	605,622 »	
Rails, billes et accessoires de remploi	3,637,562 »	3,726,725 »	3,479,510 »	»	247,215 »
Rails, billes et accessoires vieux . .	1,127,046 »	828,306 »	1,039,540 50	211,234 50	»
Ensemble (1). . .	9,238,919 »	8,674,060 »	9,243,701 50	+ 569,641 50	
Traction et exploitation.					
1° APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN ET DANS LES DÉPÔTS.					
a. *Objets et matières neufs.*					
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	553,475 »	551,962 12	912,159 68	360,197 56	»
Combustibles	179,463 75	180,717 04	19,622 73	»	161,094 31
Huiles d'éclairage.	37,353 78	33,148 37	58,921 55	25,773 18	»
Huiles et matières de graissage.	88,912 93	84,964 60	147,311 98	62,347 38	»
Bois de construction	1,068,473 77	1,030,648 96	1,196,652 27	166,003 31	»
Pièces de rechange neuves ou de remploi des locomotives et tenders, des voitures et wagons.	2,760,433 79	2,605,964 72	2,565,854 24	»	40,110 48
Acier, fonte et fer divers . . .	446,246 70	403,745 69	343,422 40	»	60,323 29
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	268,290 67	259,872 98	332,230 57	72,357 59	»
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	102,567 07	100,165 24	42,605 45	»	57,559 79
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.	108,749 29	108,790 02	179,809 93	71,019 91	»
Matières et objets divers . . .	1,361,717 05	1,326,334 11	1,032,151 78	»	294,182 33
b. *Objets et matières non utilisables.*					
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (2).	195,342 85	194,386 24	175,460 73	»	18,925 51
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et d'autres métaux (2)	193,560 70	194,573 67	209,455 17	14,881 50	»
Total (annexe XXIII). . .	7,364,587 35	7,075,273 76	7,215,658 48		
2° APPROVISIONNEMENTS A LA DISPOSITION DES SERVICES CONSOMMATEURS.					
Stations et ateliers	1,305,456 21	1,257,470 98	1,392,996 31	135,525 33	»
Sections.	678,092 04	665,277 58	633,525 19	»	31,752 39
Pièces de rechange et matières de remploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons .	330,492 05	292,354 12	263,104 78		29,249 34
Roues pour locomotives, tenders, voitures et wagons . .	5,379,110 »	5,336,970 »	4,577,580 »	»	759,390 »
Ensemble (1) (3) .	15,057,737 65	14,627,346 44	14,082,864 76	— 544,481 68	
Valeur totale des approvisionnements au 31 décembre.	24,296,656 65	23,301,406 44	23,326,566 26	+ 25,159 82	

(1) Déduction faite des matériaux vendus et non encore livrés fin d'exercice (*voir* p. 26 et 43, ainsi que l'annexe XXIV).
(2) Déchets, débris de pièces brisées, pièces de rechange hors modèle non utilisables (*voir* annexe XXV).
(3) Non compris fr. 62-72 d'approvisionnements appartenant aux voies et travaux et emmagasinés dans le dépôt des teliers centraux de Malines.

N° XXIII. — *Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires* (1).

(Valeurs comprises dans les données de l'annexe XXII.)

NOMENCLATURE.	Approvisionnements restant au 31 décembre 1893. (Tarif de 1894.)	Approvisionnements restant au 31 décembre 1894. (Tarif de 1894.)	DIFFÉRENCES.		VALEUR des matières do les comptables des dépôts demeurent reliqu taires. (Tarif de 1895.)
			En plus.	En moins.	
	Fr c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Ans	243,572 48	227,875 61	»	15,696 87	217,320 21
Anvers-Dam.	163,932 71	176,965 42	13,032 71	»	153,093 01
Braine-le-Comte	225,150 88	231,596 57	6,445 69	»	225,203 8
Bruxelles (dépôt des imprimés, etc.)	116,070 18	99,987 71	»	16,082 47	101,711 7
Bruxelles-Quartier-Léopold. . . .	343,706 28	357,112 69	13,406 41	»	333,893 8
Gand (Gentbrugge)	1,277,246 74	1,216,792 83	»	60,453 91	1,174,859 4
Jemelle	322,676 26	268,710 94	»	53,965 32	261,457 4
Liége	127,838 76	196,658 81	68,820 05	»	190,006 7
Luttre	759,356 97	599,012 33	»	160,344 64	561,889 9
Malines (ateliers centraux)	2,475,771 22	2,970,330 77	494,559 55	»	2,849,233 8
Malines (dépôt du timbre)	26,511 09	4,657 92	»	21,853 17	4,657 9
Mons (Cuesmes).	993,440 19	865,956 88	»	127,483 31	822,979 5
Totaux. . . .	7,075,273 76	(2)7,215,658 48	+ 140,384 72		6,896,307 5

(1) Ce tableau ne comprend pas les approvisionnements qui se trouvent à la disposition des services consommateurs : *voir* l'an nivante.

(2) Non compris fr. 62-72 d'approvisionnements appartenant aux voies et travaux, et emmagasinés dans le dépôt des ateliers cent de Malines.

N° XXIV. — *Quantités et valeurs des principaux objets approvisionnés dans les divers dépôts.*

(Développements à l'appui de l'Annexe XXII pour la partie Traction et Exploitation.)

N° XXIV. — *Quantités et valeurs des principau*

(Développements à l'appui de l'annexe XX

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1893.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1893.
1	Acier commun en barres, pièces forgées brutes et ajustées.	Kil.	29,830	10,207 78
2	Acier fondu en barres, pièces forgées brutes et ajustées.	—	11,877	25,928 06
3	— — en feuilles et pour ressorts	—	182,656	43,139 93
4	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Friedmann).	Pièce.	22	4,010 »
5	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Dixon).	—	87	4,382 »
6	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Shaw et Giffart)	—	2	300 »
7	Balais ordinaires	—	24,017	2,338 33
8	Bandages divers	Kil.	1,155,778	424,181 39
9	Blocs de frein métallique pour locomotive et tender. . .	Pièce.	22,847	39,119 60
10	— en fonte pour frein de voiture et wagon (Westinghouse)	—	23,305	20,712 85
11	— en bois pour frein	—	43,556	17,190 13
12	Bois d'acajou en planches et madriers	M³	7	2,466 26
13	— d'allumage neuf et vieux	—	4,774	21,390 12
14	— de chêne	—	1,487	318,049 75
15	— de frêne en planches et madriers.	—	83	8,331 70
16	— de sapin divers.	—	2,487	176,420 07
17	— de pitch-pine en planches et madriers	—	6,833	554,596 91
18	Boîtes en fonte pour ressort de choc	Pièce.	1,151	6,208 10
19	— à l'huile diverses, à la pièce.	—	12,354	68,915 70
19bis	— — — au kilogr.	Kil.	68,243	38,361 96
20	Boulons polis pour locomotives	—	35,382	21,772 08
21	— — et bruts pour voitures.	—	187,507	57,461 23
22	Boyaux en caoutchouc divers.	Pièce.	4,333	45,491 68
23	Caoutchouc en feuilles.	Kil.	535	7,215 71
24	Chaînes de sûreté pour voitures et wagons	Pièce.	5,857	15,823 60
25	— ordinaires, diverses	Kil.	7,826	3,088 50
26	Chanvre fin	—	10,622	11,518 26
27	Charbons divers (maigre, 1/2 gras, gras, gailletteux, etc.).	Tonne.	62,007	408,705 33
28	Cheminées en verre et en cristal	Pièce.	154,347	24,432 45
29	Clous d'épingles divers	Kil.	26,941	5,126 03
30	Coke industriel	Tonne.	330	4,142 60
	A reporter. . . .			2,390,999 11

bjets approvisionnés dans les divers dépôts.

pour la partie Traction et Exploitation.)

	1894.			Observations.
VALEUR d'après LE TARIF DE 1894.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1894.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1895.	
10,198 46	42,648	4,851 84	14,851 01	
28,576 30	15,424	28,023 28	28,023 28	
37,642 86	13,551	27,085 37	24,452 53	
4,010 »	32	5,500 »	5,500 »	
4,190 »	145	7,020 »	6,885 50	
300 »	2	300 »	300 »	
1,728 50	41,319	2,914 97	2,892 33	
391,607 03	1,085,232	339,719 97	292,431 90	
35,463 85	20,869	32,570 »	30,673 35	
19,364 78	23,515	14,675 31	13,961 16	
17,190 13	48,709	18,801 »	18,623 62	
2,568 68	13	4,623 71	5,074 63	
21,390 12	6,124	29,445 55	29,445 55	
283,941 44	1,579	304,921 15	282,692 93	
8,331 70	84	8,420 28	10,109 12	
176,519 07	3,435	250,302 68	261,513 30	
554,579 67	7,289	589,781 11	545,751 73	
6,137 10	1,148	6,750 »	6,557 77	
63,068 30	11,108	61,921 97	58,111 65	
34,323 43	42,823	23,482 59	22,707 79	
16,195 41	47,239	21,681 37	29,101 05	
56,448 39	202,903	55,894 51	54,763 19	
40,629 63	2,456	33,876 75	29,980 15	
4,828 43	846	7,112 69	6,945 30	
15,621 20	5,579	17,653 20	18,567 10	
2,536 31	5,129	1,754 27	1,911 28	
12,218 36	10,722	12,234 34	11,916 47	
411,744 60	76,023	510,077 34	568,200 90	
25,916 37	107,383	16,334 34	12,737 »	
4,890 48	40,074	7,107 48	6,972 61	
3,431 08	552	6,208 91	6,886 25	
2,295,591 68		2,461,046 05	2,408,540 45	

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1893	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1893.
	Report.	. . . . .	. . . . .	2,390,999 11
31	Coke d'usine à gaz	Hect.	9,877	6,167 55
32	Colliers pour ressort de suspension de voiture	Pièce.	8,063	29,224 60
33	Coussinets alésés divers, à la pièce	—	2,077	11,682 80
34	— — au kil.	Kil.	24,517	33,138 68
35	Cuivre, bronze jaune et rouge.	—	268,202	381,949 23
36	Cylindres avec chapelle pour locomotive	Pièce.	210	128,847 »
37	Déchets de coton	Kil.	67,325	30,980 05
38	Draps divers	Mèt. ct.	8,008	43,699 15
39	Éponge ordinaire	Kil.	92	1,274 97
40	Essieux divers	—	359,501	166,728 49
41	Fagots.	Pièce.	18,603	2,735 20
42	Fer battu en barres	Kil.	137,588	33,240 57
43	— en tôle divers	—	474,160	91,945 68
44	— étiré divers	—	472,958	81,210 44
45	— pour barreaux de grilles	Paquet.	18,366	35,508 26
46	— d'angle et profilés	Kil.	549,421	95,512 38
47	Fonte, pièces coulées brutes et ajustées	—	213,857	32,273 53
48	Huile de colza ou de navette épurée	—	77,355	44,079 28
49	Huile minérale	Litre.	292,300	22,630 92
50	— de graissage.	Kil.	243,000	90,243 88
51	Métal blanc.	—	17,869	40,514 04
52	Nickel, bronze, etc..	—	1,593	1,589 51
53	Pistons pour locomotives.	Pièce.	725	3,347 24
54	Plomb à plomber	Kil.	24,821	8,105 25
55	Ressorts de suspension et de traction, à la pièce.	Pièce.	40,940	131,647 45
55bis	— — — , au kil	Kil.	180,012	65,577 44
56	Robinets en bronze divers	Pièce.	2,823	26,787 90
57	Roues de locomotive montées sur essieu droit.	Paire.	1,154	1,485,850 »
58	— — — — coudé	—	424	1,149,440 »
59	— — non montées	Pièce.	92	28,300 »
60	— — sans bandages	—	66	28,970 »
61	— de tender montées sur essieu	Paire.	602	333,300 »
62	— — non montées.	Pièce.	»	»
63	— — sans bandages	—	»	»
	A reporter.			7,057,470 60

	1894.			
VALEUR d'après LE TARIF DE 1894.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1894.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1895.	*Observations.*
2,295,591 68	. . . . .	2,461,046 05	2,408,540 45	
4,958 60	7,960	3,483 62	3,673 69	
23,935 75	8,954	26,793 20	25,703 20	
11,946 30	2,025	10,936 63	10,452 79	
33,138 68	20,731	31,762 96	29,558 35	
384,710 55	244,974	364,143 11	343,873 39	
111,709 »	334	116,483 »	107,123 50	
27,608 28	65,320	24,781 44	24,781 44	
40,207 34	6,724	34,894 09	34,891 05	
1,997 94	85	1,864 80	1,864 80	
144,752 38	416,308	183,769 13	182,581 80	
2,735 20	24,996	3,641 10	3,641 10	
33,240 57	149,193	35,571 05	35,571 05	
89,952 65	331,332	60,425 81	59,905 56	
67,470 40	516,697	70,270 23	73,109 61	
31,214 25	13,856	23,462 52	22,016 97	
76,024 11	409,276	58,332 63	56,983 78	
26,889 11	191,908	21,692 78	21,726 49	
40,986 37	134,581	71,304 72	63,232 50	
16,773 58	339,105	19,865 97	20,346 89	
80,690 66	460,482	145,572 70	127,397 12	
37,596 66	22,106	45,495 17	33,414 32	
1,589 51	1,360	1,360 »	1,360 »	
3,348 35	459	3,491 55	3,460 10	
7,240 89	20,111	6,598 11	6,536 87	
115,575 51	57,294	148,245 62	142,439 26	
54,809 91	132,996	40,241 51	38,703 83	
25,601 94	2,713	21,937 67	20,769 47	
1,485,850 »	1,175	1,549,100 »	1,401,910 »	
1,149,440 »	338	926,900 »	853,400 »	
28,300 »	211	99,650 »	91,730 »	
28,970 »	86	32,040 »	29,810 »	
291,160 »	690	331,200 »	303,600 »	
»	»	»	»	
»	»	»	»	
6,776,016 17		6,976,357 17	6,584,109 38	

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1893. QUANTITÉS.	1893. VALEUR d'après LE TARIF DE 1893.
	Report.	. . . . .	»	7,057,470 60
64	Roues de voiture ou wagon, sur essieu	Paire.	5,984	2,390,150 »
65	— — — non montées	Pièce.	»	»
66	— — — sans bandages	—	»	»
67	Savon blanc et jaune en briques	Kil.	1,002	551 64
68	— brun	—	12,317	3,076 45
69	Suif	—	30,168	27,580 28
70	Tampons graisseurs pour boîtes à huile	Pièce.	54,005	19,129 11
71	Tendeurs pour voitures et wagons	—	1,471	11,988 45
72	Torchons en coton	—	12,156	2,672 97
73	Tubes à fumée, en laiton	Kil.	224,698	285,704 59
74	Tuyaux en cuivre rouge.	—	16,359	30,569 64
75	— en fer étiré avec manchons divers.	Mèt. ct.	15,728	11,505 52
76	Vernis à glacer et à polir et vernis copal	Litre.	2,669	8,046 30
77	Verres à vitres.	M²	6,152	8,646 48
78	Vis à bois en cuivre diverses.	Douz.	3,334	340 86
79	— fer diverses	—	146,526	11,952 76
80	Zinc en feuilles	Kil.	6,556	3,466 98
	Totaux.	. . . . .	»	9,872,852 63
	Valeur des matières et objets non dénommés ci-dessus (1).	. . . . .	»	3,953,317 98
	— des approvisionnements à la disposition des sections de la voie	. . . . .	»	678,092 04
	Valeur des objets de matériel approvisionnés par les divers services. Mobilier, outillage, etc.	. . . . .	»	553,475 »
	Valeur totale des approvisionnements disponibles, calculée au prix du jour.	. . . . .	»	15,057,737 65

(1) Comprenant plus de trois mille rubriques : objets de consommation ; pièces de rechange ; matières premières, etc., etc.

	1894.			
VALEUR d'après LE TARIF DE 1894.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1894.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1895.	*Observations.*
6,776,016 17	»	6,976,357 17	6,584,109 38	
2,390,150 »	4,212	1,572,820 »	1,031,015 »	
»	622	93,200 »	74,640 »	
»	164	13,120 »	9,840 »	
560 59	532	297 66	297 66	
3,575 57	15,688	4,553 84	4,553 84	
31,061 45	51,830	37,864 78	37,864 78	
19,114 79	32,218	11,009 »	11,003 85	
10,208 09	1,564	13,428 57	13,895 01	
2,788 81	13,143	3,011 53	3,011 53	
285,704 29	169,131	177,018 07	158,624 02	
26,972 81	15,129	24,406 62	25,143 97	
11,020 27	13,629	8,545 38	7,629 61	
8,152 57	6,160	18,988 46	18,988 46	
7,412 08	6,655	9,650 62	9,780 80	
319 47	3,110	367 07	289 68	
10,217 39	152,360	12,780 79	10,083 45	
3,100 15	5,766	4,197 29	3,786 72	
9,586,374 50	»	8,981,716 85	8,004,557 76	
3,824,282 24	»	3,555,463 04	3,390,283 28	
665,277 58	»	633,525 19	628,014 32	
551,962 12	»	912,159 68	895,653 28	
14,627,896 44	»	14,082,864 76	12,918,508 64	

N° XXV. — *Situation et mouvement des mitrailles, matières*

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES.	ENTRÉES. VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.				TOTAL de la valeur des quantités en magasin au 31 décembre 1893 et de celle des quantités entrées en 1894 (col. 2 + col. 5)
	En magasin au 31 décembre 1893. Tarif de 1894.	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1893 (pour mémoire).	Reste à l'avoir au 1er janvier 1894 (col. 2 moins col. 3) (Pour mémoire)	Versées dans les dépôts en 1894.	
1	2	3	4	5	6
Acier vieux bandages	35,696 31	61,200 »	—25,503 69	62,219 76	97,916 07
— — essieux coudés	814 10	»	+ 814 10	4,911 75	5,725,85
— — — droits	20,067 10	»	+20,067 10	19,421 60	39,488 70
— vieilles feuilles de ressort	5,783 37	9,920 »	— 4,136 63	15,650 63	21,434 »
— fondu, vieux ressorts à spirales	5,606 32	18,000 »	—12,393 68	26,784 39	32,390 71
— riblonds (tournures)	3,060 33	14,000 »	—10,939 67	38,063 22	41,123 55
— mitrailles ordinaires	5,447 50	»	+ 5,447 50	4,222 73	7,670 23
— mitrailles, brûlé	374 25	500 »	— 125 75	1,892 60	2,266 85
Argent de Berlin, vieux	255 38	»	+ 255 38	119 97	375 35
Bâches hors d'usage, susceptibles de remploi	2,077 08	2,077 08	»	9,110 »	11,187 08
Benzine provenant de la fabrication du gaz riche	2,621 »	2,621 »	»	19,629 50	22,250 50
Bronze en petits lingots	»	»	»	1,128 75	1,128 75
Caoutchouc vieux	671 53	»	+ 671 53	590 50	1,262 03
Carcasses de remploi de coussinets de voitures et wagons.	»	»	»	6,858 69	6,858 69
Carcasses hors d'usage de coussinets de voitures et wagons.	»	»	»	1,091 85	1,091 85
Crasse provenant des fours à réchauffer	3 70	»	+ 3 70	1,247 »	1,250 70
Crasses de fonderies de cuivre	»	»	»	1,413 50	1,413 50
Cuivre, bronze, mitrailles	48,556 33	»	+48,556 33	255,248 97	303,805 30
— — riblonds et limailles	11,002 78	22,950 »	—11,947 22	91,988 98	102,991 76
— jaune, mitrailles	13,127 61	26,950 »	—13,822 39	42,774 86	55,902 47
— — riblonds et limailles	1,549 86	»	+ 1,549 86	1,644 54	3,194 40
— rouge, mitrailles de vieux foyers	1,998 15	»	+ 1,998 15	74,296 42	76,294 57
— — — ordinaires	11,116 94	21,525 »	—10,408 06	35,942 67	47,059 61
— — riblonds et limailles	5,479 25	11,220 »	— 5,740 75	20,889 12	26,368 37
Déchets de cuir	132 30	»	+ 132 30	564 84	697 14
Fer divers vieux de remploi	6,988 98	»	+ 6,988 98	9,253 37	16,242 35
Fer en tôle divers vieux de remploi	2,856 36	»	+ 2,856 36	6,952 83	9,809 19
Fer vieux bandages	10,231 50	»	+10,231 50	1,436 60	11,668 10
Fer vieux essieux droits	7,412 60	»	+ 7,412 60	4,959 40	12,372 »
— — coudés	1,543 52	»	+ 1,543 52	171 20	1,714 72
A reporter	202,474 15	190,963 08	+11,511 07	760,480 24	962,954 39

et pièces hors d'usage en 1894. (Dépôts.)

SORTIES.					SOMMES RÉALISÉES par la vente des mitrailles, matières et pièces hors d'usage en 1894 (Pour mémoire)	RESTE EN MAGASIN au 31 décembre 1894. (Colonne 6 moins col. 11)	OBJETS vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1894. (Pour mémoire)	RESTE A L'AVOIR fin 1894. (Colonne 13 moins col. 14) (Pour mémoire)
VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles, des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.			VALEUR des quantités transférées de dépôt à dépôt. (Pour mémoire)	TOTAL (colon. 7+8+9.)				
Délivrées pour être remployées par l'administration.	Délivrées à l'industrie contre des objets neufs.	Cédées à prix d'argent.						
7	8	9	10	11	12	13	14	15
2 19	»	97,200 »	186 60	97,202 19	94,042 »	713 88	»	+ 713 88
301 05	»	2,246 75	»	2,547 80	2,260 23	3,178 05	»	+ 3,178 05
9,220 30	»	»	1,308 50	9,220 30	»	30,268 40	8,168 »	+22,100 40
1,365 10	»	16,120 »	4,041 84	17,483 10	16,112 »	3,950 90	»	+ 3,950 90
20 36	»	21,000 »	8,354 38	21,020 36	18,819 »	11,370 35	6,000 »	+ 5,370 35
»	»	38,000 »	4,800 40	38,000 »	38,612 50	3,123 55	2,400 »	+ 723 55
857 88	»	3,600 »	3,309 93	4,457 88	3,360 »	3,212 35	»	+ 3,212 35
»	»	2,250 »	6 10	2,250 »	2,202 »	16 85	»	+ 16 85
1 10	»	297 50	17 63	298 60	262 50	76 75	»	+ 76 75
»	»	4,691 65	»	4,691 65	6,095 80	6,495 43	6,495 43	»
244 »	»	18,641 »	92 50	18,885 »	8,738 24	3,365 50	3,365 50	»
»	»	1,128 75	»	1,128 75	1,128 75	»	»	»
168 46	»	»	74 10	168 46	»	1,093 57	»	+ 1,093 57
5,083 05	»	»	881 26	5,083 05	»	1,775 64	»	+ 1,775 64
781 10	»	»	128 44	781 10	»	310 75	»	+ 310 75
»	»	1,200 »	3 »	1,200 »	1,460 80	50 70	50 »	+ » 70
1,356 50	»	»	»	1,356 50	»	57 »	»	+ 57 »
288,817 90	»	»	112,365 69	288,817 90	»	14,987 40	»	+14,987 40
22,471 88	»	53,550 »	58,054 36	76,021 88	52,294 90	26,969 88	40,800 »	—13,830 12
15,105 63	7,568 57	23,200 »	19,785 63	45,874 20	21,377 40	10,028 27	14,400 »	— 4,371 73
364 84	»	2,250 »	816 71	2,614 84	2,007 60	579 56	»	+ 579 56
70,949 45	»	»	46,150 17	70,949 45	»	5,345 12	»	+ 5,345 12
20,548 27	»	21,525 »	54,246 09	42,073 27	21,206 30	4,986 34	»	+ 4,986 34
3,287 15	»	20,400 »	13,258 27	23,687 15	19,184 15	2,681 22	9,180 »	— 6,498 78
659 90	»	»	55 60	659 90	»	37 24	»	+ 37 24
3,870 10	»	»	4,667 03	3,870 10	»	12,372 25	»	+12,372 25
7,957 40	»	»	320 80	7,957 40	»	1,851 79	»	+ 1,851 79
7,133 60	»	»	3,554 50	7,133 60	»	4,554 50	»	+ 4,554 50
9,629 10	»	180 »	5,932 80	9,809 40	180 »	2,562 90	»	+ 2,562 90
262 40	»	»	320 48	262 40	»	1,452 32	»	+ 1,452 32
470,456 71	7,568 57	327,480 65	322,692 81	805,505 93	309,344 17	157,448 46	90,858 93	+66,589 53

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES.	ENTRÉES. VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage. En magasin au 31 décembre 1893. Tarif de 1894.	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1893 (pour mémoire).	Reste à l'avoir au 1er janvier 1894 (col 2 moins col. 3) (Pour mémoire)	Versées dans les dépôts en 1894.	TOTAL de la valeur des quantités en magasin au 31 décembre 1893 et de celle des quantités entrées en 1894 (col. 2 + col. 5)
1	2	3	4	5	6
Report . . .	202,474 15	190,963 08	+11,511 07	760,480 24	962,954 39
Fer, vieilles roues de voitures et wagons sans bandages.	11,365 92	»	+11,365 92	14,736 82	26,102 74
Fer, vieilles roues de locomotives et tenders sans bandages.	1,964 88	»	+ 1,964 88	2,022 91	3,987 79
Fer, vieilles roues de voitures et wagons avec bandages.	364 26	»	+ 364 26	42,762 18	43,126 44
Fer, vieilles roues de locomotives et tenders avec bandages.	1,933 22	»	+ 1,933 22	2,264 30	4,197 52
Fer vieux, enclumes, enclumeaux, etc	68 »	»	+ 68 »	42 56	110 56
Fer mitrailles n° 1 (plaque de garde, etc.). . .	4,985 25	2,250 »	+ 2,735 25	14,500 66	19,485 91
— n° 2 (semelles de freins)	2,996 18	6,300 »	— 3,303 82	8,540 80	11,536 98
— n° 3 (débris divers)	48,910 83	118,853 30	+69,942 47	251,499 56	300,410 39
— n° 4 (grilles et pièces brûlées). .	4,827 14	7,700 »	— 2,872 86	17,834 05	22,661 19
Fer galvanisé, mitrailles	232 62	»	+ 232 62	462 70	695 32
Fer riblonds (tournures).	2,179 12	4,800 »	— 2,620 88	7,915 82	10,092 94
Fil de fer vieux.	7 50	»	+ 7 50	»	7 50
Fonte de remploi.	1,036 37	»	+ 1,036 37	336 25	1,372 62
Fonte, mitrailles ordinaires	8,155 35	37,920 »	—29,784 65	91,189 78	99,525 13
— — brûlée, provenant de pièces de poëles	565,75	700 »	— 134 25	2,525 99	3,091 74
Fonte, mitrailles vieilles cornues de fours à gaz.	278 53	1,380 »	— 1,101 47	1,219 23	1,497 76
Fonte hors d'usage (pièces d'un gros volume compacte)	1,276 45	1,050 »	+ 226 45	1,042 48	2,318 93
Fonte et acier mélangés (mitrailles de blocs de freins).	2,233 64	3,010 »	— 776 36	7,133 95	9,367 59
Fonte riblonds (tournures)	457 46	660 »	— 202 54	669 89	1,127 35
Huile de graissage (résidus)	3,773 66	»	+ 3,773 66	812 99	4,586 65
Limes vieilles et débris de limes.	75 38	»	+ 75 38	307 80	383 18
Livrets ayant contenu de l'or fin	3 99	»	+ 3 99	1 38	5 37
Locomotives et tenders hors d'usage	»	»	»	24,000 »	24,000 »
Métal blanc, mitraille, vieux coussinets. . . .	7,671 12	»	+ 7,671 12	82,095 96	89,767 08
— riblonds et limaille	640 19	»	+ 640 19	51,568 72	52,208 91
Meules à aiguiser, hors d'usage.	32 04	»	+ 32 04	9 36	41 40
Nickel (mitrailles de métal Montéfiore) (vieux coussinets et débris de coussinets)	1,571 69	»	+ 1,571 69	16,158 76	17,730 45
Nickel, riblonds et limailles de métal Montéfiore	6 80	»	+ 6 80	19 12	25 92
A reporter. . . .	310,067 49	375,586 38	—65,518 89	1,402,152 26	1,712,219 75

SORTIES.					SOMMES RÉALISÉES par la vente des mitrailles, matières et pièces hors d'usage en 1894 (Pour mémoire)	RESTE EN MAGASIN au 31 décembre 1894. (Colonne 6 moins col. 11)	OBJETS vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1894. (Pour mémoire)	RESTE A L'AVOIR fin 1894 (colonne 13 moins col. 14.) (Pour mémoire)
VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles, des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.			VALEUR des quantités transférées de dépôt à dépôt. (Pour mémoire)	TOTAL (colon. 7+8+9.)				
Délivrées pour être employées par l'administration.	Délivrées à l'industrie contre des objets neufs.	Cédées à prix d'argent.						
7	8	9	10	11	12	13	14	15
0,456 71	7,568 57	327,480 65	322,692 81	805,505 93	309,344 17	157,448 46	90,858 95	+ 66,589 53
1,290 63	»	13,455 74	»	14,746 37		11,356 37		
2,817 93	»	650 64	»	3,468 57	43,705 05	319 22	6,450 32	+ 21,583 61
47 52	»	28,449 »	»	28,496 52		14,629 92		
»	»	2,669 10	»	2,669 10		1,528 42		
»	»	»	6 85	»	»	110 56	»	+ 110 56
0,171 93	»	2,600 »	14,144 91	12,771 93	2,546 »	6,713 98	1,300 »	+ 5,413 98
»	»	9,800 »	1,199 75	9,800 »	9,290 »	1,736 98	700 »	+ 1,036 98
6,818 28	1,675 91	236,025 41	57,176 67	274,517 60	230,222 80	25,892 79	10,180 »	+ 15,712 79
6 55	»	19,239 »	7,482 25	19,245 55	19,217 »	3,415 64	1,100 »	+ 2,315 64
» 07	»	300 »	68 96	300 07	558 »	395 25	»	+ 395 25
»	»	8,800 »	1,815 10	8,800 »	9,080 »	1,292 94	1,200 »	+ 92 94
»	»	»	»	»	»	7 50	»	+ 7 50
239 09	»	»	402 29	239 09	»	1,133 53	»	+ 1,133 53
4,077 21	960 »	69,120 »	14,389 82	94,157 21	65,509 »	5,167 92	4,800 »	+ 367 92
»	»	2,100 »	935 62	2,100 »	2,102 »	991 74	»	+ 991 74
»	»	1,150 »	669 76	1,150 »	1,144 »	347 76	230 »	+ 117 76
»	»	1,400 »	»	1,400 »	1,600 »	918 93	»	+ 918 93
»	»	7,740 »	618 60	7,740 »	7,715 »	1,627 59	1,290 »	+ 337 59
26 40	»	660 »	343 71	686 40	675 »	440 95	400 »	+ 40 95
1,664 15	»	1,750 »	79 94	3,414 15	1,275 »	1,172 50	»	+ 1,172 50
»	»	362 70	60 48	362 70	377 41	20 48	»	+ 20 48
»	»	»	»	»	»	5 37	»	+ 5 37
»	»	24,000 »	»	24,000 »	24,000 »	»	»	»
0,780 80	»	»	44,386 54	80,780 80	»	8,986 28	»	+ 8,986 28
9,533 71	»	»	7,827 40	49,533 71	»	2,675 20	»	+ 2,675 20
»	»	35 82	3 60	35 82	35 82	5,58	»	+ 5 58
3,370 »	»	»	13,205 05	16,370 »	»	1,360 45	»	+ 1,360 45
25 92	»	»	13 68	25 92	»	»	»	»
4,326 90	10,202 48	757,788 06	467,523 77	1,462,317 44	728,396 25	249,902 31	118,509 25	+131,393 06

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES.	ENTRÉES. VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage. En magasin au 31 décembre 1893. Tarif de 1894.	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1893 (pour mémoire).	Reste à l'avoir au 1er janvier 1894 (col 2 moins col. 3 (Pour mémoire)	Versées dans les dépôts en 1894.	TOTAL de la valeur des quantités en magasin au 31 décembre 1893 et de celle des quantités entrées en 189 (col. 2 + col. 5
1	2	3	4	5	6
Report. . . .	310,067 49	375,586 38	— 65,518 89	1,402,152 26	1,712,219 7
Plomb vieux.	235 95	400 »	— 164 95	1,144 51	1,380 4
Riblonds et limailles de cuivre jaune, de bronze et de métal blanc mélangés.	5,613 63	10,800 »	— 5,186 37	20,329 37	25,943
Riblonds et limailles de cuivre jaune, de bronze, de métal blanc, de fer et de fonte mélangés .	3,104 71	»	+ 3,104 71	5,762 19	8,866 9
Tubes à fumée en laiton (mitrailles).	64,150 70	158,168 »	— 94,017 30	300,826 40	364,977 1
— — — de remploi.	6,007 10	»	+ 6,007 10	76,370 04	82,377 1
— — — lavés, hors d'usage . .	8,979 »	13,587 »	— 4,608 »	47,456 58	56,435 5
— — en fer et mitrailles	»	»	»	1,778 69	1,778 6
Verre vieux (débris).	271 51	600 »	— 328 49	937 57	1,209 0
Zinc vieux.	519 14	390 »	+ 129 14	1,039 38	1,558 5
Totaux. . . .	398,949 23	559,531 38	—160,582 15	1,857,796 99	2,256,746 2

SORTIES.					SOMMES RÉALISÉES par la vente des mitrailles, matières et pièces hors d'usage en 1894. (Pour mémoire)	RESTE EN MAGASIN au 31 décembre 1894. (Colonne 6 moins col. 11.)	OBJETS vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1894. (Pour mémoire)	RESTE A L'AVOIR fin 1894 (colonne 13 moins col. 14) (Pour mémoire)
VALEUR D'APRÈS LE TARIF des leurs conventionnelles, des mitrailles, matières et pièces hors d'usage			VALEUR des quantités transférées de dépôt à dépôt. (Pour mémoire)	TOTAL (colon. 7+8+9.)				
élivrées our être mployées par ministration.	Délivrées à l'industrie contre des objets neufs.	Cédées à prix d'argent.						
7	8	9	10	11	12	13	14	15
4,526 90	10,202 48	757.788 06	467,523 77	1,462,317 44	728,396 25	249,902 31	118,509 25	+131,393 06
674 84	»	400 »	755 65	1,074 84	320 »	305 62	»	+ 305 62
844 74	»	21,600 »	11,038 52	22,444 74	14,319 60	5,498 26	4,500 »	— 1,001 74
5,110 56	»	»	4,491 76	5,110 56	»	3,756 34	»	+ 3,756 34
3,327 92	93,019 64	87,176 »	49,044 56	286,523 56	88,904 84	78,453 54	117,152 »	— 38,698 46
7,355 52	»	»	15,226 92	67,355 52	»	15,021 62	»	+ 15,021 62
3,365 »	4,988 58	»	4,890 »	41,353 58	»	15,082 »	»	+ 15,082 »
94 12	»	1,300 »	151 »	1,394 12	1,324 »	384 57	»	+ 384 57
»	»	980 »	230 92	980 »	1,071 »	229 08	1,212 »	— 982 92
79 80	»	990 »	647 85	1,069 80	946 85	488 72	»	+ 488 72
1,179 40	108,210 70	870,234 06	553,998 95	1,889,624 16	835,282 54	367,122 06	241,373 25	+125,748 81

N° XXVI. — *Déraillements et collision*

Réseau de l'Éta

Numéros d'ordre.	NATURE.		CAUSES DES DÉRAILLEMENT														
			VOIE.					MATÉRIEL ROULANT.									
			Rails cassés.	Défectuosités des appareils spéciaux de la voie.	Défectuosités du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	Attelages rompus ou défaits.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages; bris de roues.	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension.	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant.	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou
1	Collisions aux stations . .	1894. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9	9
		1893. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	8	9
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	17	14
2	Collisions aux bifurcations .	1894. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
		1893. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	3
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3	Collisions de trains se suivant sur la même voie en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.	1894. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1893. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé en dehors de la même zone.	1894. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1893. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Collisions entre les parties d'un même train par suite de rupture d'attelages.	1894. . . .	»	»	»	»	»	4	»	»	»	»	»	»	»	»
		1893. . . .	»	»	»	»	»	8	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	5	»	»	»	»	»	»	»	»
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1894. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
		1893. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1894. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	1	1	6	»
		1893. . . .	»	»	»	»	»	»	4	2	2	»	1	1	20	»
		Moyenne (1).	»	3	1	1	1	1	2	3	3	»	1	3	26	»
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1894. . . .	»	»	1	»	1	»	3	»	1	»	»	1	1	»
		1893. . . .	3	»	»	1	1	1	8	2	8	»	»	3	1	»
		Moyenne (1).	1	»	1	1	3	1	5	2	6	»	2	2	2	»
	Ensemble . . .	1894. . . .	»	»	»	1	1	4	3	»	3	»	1	2	16	14
		1893. . . .	3	»	1	»	1	9	12	4	10	»	1	5	30	17
		Moyenne (1).	1	4	1	1	4	6	7	6	9	»	3	5	46	20

(1) Établie sur les résultats des quinze dernières années.

(2) Pour les années 1855 à 1893, *voir* annexe XXVIII.

trains. — Accidents de personnes y relatifs.

Année 1894.

T COLLISIONS.									NOMBRE de déraillements et collisions en général.			DÉRAILLEMENTS ET COLLISIONS AYANT FAIT DES VICTIMES.											
XÉCUTION DU SERVICE.													PERSONNES ATTEINTES (3).										
													VOYAGEURS.				AGENTS DE L'ADMINISTRATION.				ENSEMBLE.			
Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclanchement.	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	Machines manœuvrant dans les gares, se mettant en mouvement sans un ordre régulier, ne respectant pas les signaux d'arrêt ou n'arrêtant pas aussitôt l'ordre reçu.	Trains entrant en gare avec trop de vitesse, ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement, sur une voie convergente.	Autres négligences.	Causes diverses et indéterminées.	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	Trains de voyageurs et mixtes.	Trains de marchandises, machines à vide, etc.	Ensemble.	Nombre de déraillements et collisions (déjà compris dans la colonne qui précède) ayant fait des victimes	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
3	2	1	»	5	6	»	»	1	11	21	32	11	»	5	2	7	»	8	1	9	»	13	3	16
2	2	3	1	1	5	1	»	1	7	20	27	10	»	»	5	5	1	7	11	19	1	7	16	24
3	1	7	3	9	11	10	3	4	19	45	64	12	»	5	11	16	1	8	9	18	1	13	20	34
»	»	1	»	»	»	»	»	1	»	2	2	1	»	»	»	»		»	2	2	»	»	2	2
1	»	»	»	»	»	»	»	1	2	3	5	2	»	»	6	6	»	»	4	4	»	»	10	10
1	»	1	»	»	»	1	»	1	2	2	4	2	»	1	1	2	»	1	1	2	»	2	2	4
2	»	»	»	»	»	2	»	1	»	5	5	4	»	»	»	»	»	4	1	5	»	4	1	5
1	»	»	1	»	»	»	»	»	1	2	3	1	»	5	4	9	»	»	2	2	»	5	6	11
2	»	»	»	»	»	2	»	1	1	3	4	2	»	1	2	3	»	1	1	2	»	2	3	5
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	1	1	»	»	2	2
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	4	2	»	»	»	»	»	4	»	4	»	4	»	4
»	»	»	1	»	»	1	»	1	1	7	8	2	»	»	4	4	»	2	1	3	»	2	5	7
»	»	»	»	»	»	2	1	1	»	4	4	1	»	»	»	»	»	1	1	2	»	1	1	2
»	»	»	»	»	»	2	»	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	2	2	1	»	»	»	»	»	2	»	2	»	2	»	2
»	»	»	»	»	»	2	»	»	1	2	3	1	»	»	»	»	»	1	»	1	»	1	»	1
»	»	»	»	»	»	1	4	»	6	9	15	4	»	»	2	2	»	2	2	4	»	2	4	6
»	2	1	»	»	»	1	2	»	13	20	33	4	»	1	»	1	»	2	3	5	»	3	3	6
»	1	»	»	»	»	4	11	2	21	36	57	3	»	»	1	1	»	1	1	2	»	1	2	3
»	»	»	»	»	»	1	1	»	2	7	9	2	»	7	»	7	1	»	2	3	1	7	2	10
»	»	»	»	»	»	»	2	»	13	16	29	5	»	»	1	1	»	8	2	10	»	8	3	11
»	»	»	»	»	»	2	8	1	12	21	33	3	1	8	1	10	»	2	2	4	1	10	3	14
5	2	2	»	5	6	6	5	3	19	50	69	24	»	12	4	16	1	18	8	27	1	30	12	43
4	4	4	3	1	5	4	5	3	37	70	107	25	»	6	20	26	1	21	23	45	1	27	43	71
5	2	9	3	9	11	23	23	9	56	113	169	23	1	15	17	33	2	15	16	33	3	30	33	66

N° XXVII. — *Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou à des collisions de trains.*

Année 1894.

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES			
	tuées.	blessées.	contusionnées.	TOTAL.
A. *Accidents survenus aux voyageurs* par leur imprudence :				
En montant dans un train ou en en descendant aux stations.	1	12	6	19
En tombant ou sautant d'un train en marche en pleine voie.	»	12	4	16
En circulant dans l'intérieur des stations.	5	5	»	10
Lors de la fermeture des portières	»	13	5	18
Dans d'autres circonstances	»	5	3	8
TOTAUX. . . .	6	47	18	71
B. *Accidents survenus à des personnes étrangères au service, autres que des voyageurs* :				
En traversant le railway à des passages à niveau gardés. . .	8	7	»	15
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés.	7	6	»	13
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer	2	2	»	4
En circulant dans les stations	3	6	»	9
— le long de la voie.	8	1	»	9
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres.	1	14	9	24
Folie, suicide, ivresse	29	1	»	30
Dans d'autres circonstances	1	1	3	5
TOTAUX. . . .	59	38	12	109

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	
C. *Accidents survenus aux agents de l'Administration.*									
1° Dans les stations :									
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	1	7	2	10	»	»	»	»	10
En passant au-dessus des buttoirs ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres.	»	1	»	1	»	»	»	»	1
En descendant ou en tombant des véhicules en mouvement ou en y montant	1	21	13	35	»	»	»	»	35
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage.	1	10	2	13	»	»	»	»	13
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules.	4	75	22	101	1	»	1	2	103
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises	2	159	64	225	»	»	»	»	225
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	2	119	57	178	»	1	1	2	180
TOTAUX.	11	392	160	563	1	1	2	4	567
2° Dans les ateliers :									
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre les véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage.	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés, par le déplacement de véhicules.	2	2	1	5	»	»	»	»	5
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement de marchandises	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	1	2	»	3	»	»	»	»	3
TOTAUX.	3	4	1	8	»	»	»	»	8
3° En accrochant des véhicules	»	35	19	54	»	»	»	»	54

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration.				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	tués.	blessés.	contusionnés	TOTAL.	
4° En décrochant des véhicules.	»	12	3	15	»	1	»	1	16
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrières . .	2	7	»	9	»	»	»	»	9
6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route. . . .	2	2	»	4	»	»	»	»	4
7° Gardes chargés du contrôle des coupons en cours de route :									
Tombés du train en passant d'une voiture à l'autre	»	»	1	1	»	»	»	»	1
Tombés du train en marche en ouvrant ou en fermant une portière, en sortant d'une voiture ou d'un fourgon, ou en y entrant.	»	9	3	12	»	»	»	»	12
Tombés ou blessés en se heurtant à des obstacles fixes	»	1	»	1	»	»	»	»	1
Tombés ou blessés en descendant du train ou en y montant aux stations	»	8	2	10	»	»	»	»	10
Atteints dans d'autres circonstances	»	»	3	3	»	»	»	»	3
TOTAUX. . . .	»	18	9	27	»	»	»	»	27
8° Autres agents des trains : chefs-gardes, garde-bagages, machinistes, chauffeurs, etc.									
Tombés d'un train en marche.	1	3	1	5	»	»	»	»	5
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes. .	»	3	»	3	»	»	»	»	3
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	»	4	1	5	»	»	»	»	5
Tombés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	1	18	3	22	»	»	»	»	22
Atteints dans d'autres circonstances.	2	47	20	69	»	»	»	»	69
TOTAUX. . . .	4	75	25	104	»	»	»	»	104
9° Agents atteints en dehors de tout service :									
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant.	2	3	»	5	1	»	»	»	5
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies . . .	4	5	»	9	»	»	»	»	9
Accidents divers	»	3	4	7	»	»	»	»	7
TOTAUX.	6	11	4	21	»	»	»	»	21

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	tués.	blessés.	contusionnés	TOTAL.	
10° Agents atteints en réparant les voies ou bâtiments :									
Par des véhicules en mouvement, en circulant ou en se tenant dans les voies ou près des voies, pour des travaux à effectuer aux bâtiments, voies et dépendances	6	4	»	10	»	»	»	»	10
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules	»	6	2	8	»	»	»	»	8
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	»	2	»	2	»	»	»	»	2
Totaux.	6	12	2	20	»	»	»	»	20
11° Agents d'autres administrations :									
Postes, télégraphes, marine, etc	»	»	3	3	»	»	»	»	3
Agents des stations communes	»	3	1	4	»	»	»	»	4
Totaux.	»	3	4	7	»	»	»	»	7
Ensemble pour le littéra *C*. . . .	34	571	227	832	1	2	2	5	837

N° XXVIII. — *Dénombrement des accidents*

ANNÉES.	Longueur moyenne exploitée (*).	Voyageurs.							Employés et ouvriers.							Personnes	
		Par le fait du service, collisions et déraillements		Par leur propre fait (embarquement et débarquement, etc)		TOTAL.			Par le fait du service, collisions et déraillements		Par leur propre fait (imprudence dans les manœuvres, les chargem", circulation sur les voies, etc.)		TOTAL.			Circulation imprudente sur la voie et dans les stations, traversées des passages à niveau, etc.	
		Tués.	Blessés et contusionnés.	Tués	Blessés et contusionnés.	Tués.	Blessés et contusionnés.	Ensemble	Tués.	Blessés et contusionnés.	Tués.	Blessés et contusionnés.	Tués.	Blessés et contusionnés.	Ensemble	Tués.	Blessés et contusionnés.
	1	2	3	2	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1835	13	»	»	»	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1836	36	»	»	1	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1837	91	»	»	1	2	1	2	3	»	»	1	»	1	»	1	1	»
1838	203	»	2	»	4	»	6	6	2	2	3	3	5	5	10	»	»
1839	273	»	»	»	2	»	2	2	»	»	6	9	6	9	15	1	»
1840	325	»	2	2	»	2	2	4	»	1	6	4	6	5	11	1	2
1841	341	1	4	»	4	1	8	9	»	3	2	10	2	13	15	1	»
1842	399	»	2	»	1	»	3	3	»	2	4	2	4	4	8	2	»
1843	485	»	1	4	13	4	14	18	»	1	3	7	3	8	11	5	1
1844	560	3	9	»	2	3	11	14	1	3	1	7	2	10	12	4	2
1845	560	»	»	2	7	2	7	9	»	5	4	11	4	16	20	5	2
1846	560	»	»	»	4	»	4	4	»	»	5	17	5	17	22	8	6
1847	570	»	»	»	3	»	3	3	»	»	5	17	5	17	22	6	2
1848	595	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	11	3	11	14	5	4
1849 à 1856	625 à 715	2	49	5	16	7	65	72	4	12	74	175	78	187	265	68	56
1857	745	»	»	»	1	»	1	1	1	3	11	18	12	21	33	9	11
1858	746	»	1	»	3	»	4	4	»	2	9	23	9	25	34	15	10
1859	746	»	6	»	»	»	6	6	»	4	13	18	13	22	35	10	6
1860	747	»	»	»	»	»	»	»	»	6	5	21	5	27	32	8	12
1861	749	»	»	2	1	2	1	3	»	5	9	35	9	40	49	11	12
1862	749	»	1	»	3	»	4	4	»	2	12	30	12	32	44	12	7
1863	749	»	2	1	4	1	6	7	1	4	20	25	21	29	50	9	6
1864	749	»	»	1	5	1	5	6	»	»	30	35	30	35	65	7	7
1865	749	»	»	2	3	2	3	5	»	2	46	52	46	54	100	21	15
1866	790	»	8	1	7	1	15	16	2	14	42	66	44	80	124	20	13
1867	863	»	»	3	3	3	3	6	»	»	33	62	33	62	95	25	13
1868	863	1	12	»	6	1	18	19	2	9	29	54	31	63	94	19	18
1869	865	»	»	2	3	2	5	5	»	2	41	51	41	53	94	22	18
1870	869	»	»	1	2	1	2	3	»	»	23	36	23	36	59	22	26
1871	1,422	1	7	2	3	3	10	13	2	16	38	44	40	60	100	41	32
1872	1,470	»	11	2	13	2	24	26	5	14	55	89	60	103	163	30	25
1873	1,875	6	20	3	8	9	28	37	»	9	76	128	76	137	213	40	50
1874	1,929	»	43	6	8	6	51	57	6	22	60	117	66	139	205	36	43
1875	1,966	»	9	3	9	3	18	21	4	26	66	110	70	136	206	38	27
1876	2,053	1	26	6	16	7	42	49	»	13	59	147	59	160	219	49	41
1877	2,145	»	14	1	12	1	26	27	1	23	64	115	65	138	203	30	30
1878	2,441	»	9	2	8	2	17	19	»	20	57	133	57	153	210	42	30
1879	2,535	4	37	8	17	12	54	66	5	25	85	159	90	184	274	32	16
1880	2,702	»	28	6	46	6	74	80	3	53	102	286	105	339	444	34	40
1881	2,841	2	58	9	52	11	110	121	4	56	124	374	128	430	558	40	46
1882	2,975	»	20	11	55	11	75	86	5	34	109	579	114	613	727	36	33
1883	3,045	»	3	7	63	7	66	73	2	31	84	402	86	433	519	35	34
1884	3,100	»	27	9	45	9	72	81	1	26	70	299	71	325	396	27	42
1885	3,144	»	41	5	26	5	67	72	1	27	63	315	64	342	406	34	43
1886	3,171	»	3	3	40	3	43	46	2	20	56	297	58	317	375	32	27
1887	3,188	»	1	3	43	3	44	47	»	14	41	350	41	364	405	34	47
1888	3,198	»	13	7	41	7	54	61	»	13	58	513	58	526	584	34	43
1889	3,207	12	136	8	44	20	180	200	3	28	53	653	58	681	739	38	58
1890	3,220	»	6	6	65	6	71	77	2	31	60	742	62	773	835	30	55
1891	3,241	»	26	12	59	12	85	97	1	30	63	800	64	830	894	33	45
1892	3,247	2	74	4	53	6	127	133	»	37	48	766	48	803	851	21	30
1893	3,250	»	26	7	56	7	82	89	1	44	47	746	48	790	838	22	41
1894	3,260	»	16	6	65	6	81	87	1	26	35	802	36	828	864	30	49
		35	733	164	947	199	1,700	1,899	62	720	2,015	9,765	2,077	10,485	12,562	1,135	1,204

(1) Voir l'annexe XXXI de 1890.

(*) Non compris les sections appartenant à des Compagnies et parcourues en transit par des trains de l'État.

le personnes depuis 1835.

étrangères à l'Administration autres que voyageurs.					NOMBRE TOTAL DES VICTIMES.			VOYAGEURS EMBARQUÉS.	TRAINS-KILOMÈTRES. — VOYAGEURS.	TRAINS-KILOMÈTRES. — VOYAGEURS et marchandises RÉUNIS.
Causes diverses, suicide, folie, ivresse, etc.		TOTAL.								
Tués.	Blessés et contusionnés.	Tués.	Blessés et contusionnés.	Ensemble	Tués.	Blessés et contusionnés	Ensemble			
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
»	»	»	»	»	»	1	1	421,439	50,370	50.370
»	»	»	»	»	1	»	1	871,307	147,805	147,805
»	»	1	»	1	3	2	5	1,584,577	307,970	307,970
»	»	»	»	»	5	11	16	2.258.303	648,775	648,775
»	»	1	»	1	7	11	18	1,952,731	651,420	872.785
»	»	1	2	3	9	9	18	2,199,319	655,367	1,181,105
3	»	4	»	4	7	21	28	2,639,744	1,010,129	1,491,965
1	»	3	»	3	7	7	14	2,724,104	1,170,050	1.589,090
»	»	5	1	6	12	23	35	3.085.349	1,396,485	1,877,170
3	»	7	2	9	12	23	35	3,381,529	1.632.135	2,485,305
2	»	7	2	9	13	25	38	3,470,678	1,512.775	2,726 510
2	»	10	6	16	15	27	42	3,700,111	1,624,325	3,262,110
1	1	7	3	10	12	23	35	3,746,590	1,762,725	3,809,070
3	»	8	4	12	11	15	26	3,658,965	1,599,840	2,866,985
28	»	96	56	152	181	308	489	(1)	(1)	(1)
4	»	13	11	24	25	33	58	6,458,424	2,555,732	5,282,961
2	1	17	11	28	26	40	66	6,640,948	2,645,734	5,320,151
4	»	14	6	20	27	34	61	7,140,640	2,675,950	5,321.514
»	»	8	12	20	13	39	52	7,412,361	2,830,890	5,530,227
2	2	13	14	27	24	55	79	7,849,594	2,911,530	5,746,650
2	1	14	8	22	26	44	70	8.131.685	3.076,146	5,996,242
2	4	11	10	21	33	45	78	8,818,952	3,408,597	6,575,758
2	1	9	8	17	40	48	88	9,421.652	3.741,495	7,458,774
1	3	22	18	40	70	75	145	10,677,963	4,614,983	8.656,618
3	»	23	19	42	68	114	182	11.637,417	5,371.382	10,037.669
9	1	34	14	48	70	79	149	12,616,961	4,844,224	9,654,794
4	1	23	19	42	55	100	155	12,824,334	4,817,081	9,248,897
»	»	22	18	40	65	74	139	15,577 016	5,069,001	9,658.977
4	»	26	26	52	50	64	114	14,134,356	5,177.104	9.874.516
6	4	47	36	83	90	106	196	18,282 037	6,932,792	3.545,827
9	5	39	30	69	101	157	258	23,197,623	7,369,473	15,323,278
9	1	49	51	100	131	216	350	29 101.509	9,040,477	20,852,140
14	15	50	58	108	122	248	370	52,444,823	9,579,797	21,349,364
11	8	49	35	84	122	189	311	34,961,012	9,681,999	20,861,890
16	12	65	53	118	131	255	386	36.913,707	10.024,442	21,424,913
13	2	43	32	75	109	196	305	37.421,220	10.621,324	22,031.965
23	8	65	38	103	124	208	332	40,391,240	11,561,529	23,420,671
18	»	50	16	66	152	254	406	40,926,427	12,707,669	25,499,296
31	3	65	43	108	176	456	632	43,032,882	14,837,925	29,459,959
25	3	63	49	112	202	589	791	43,950,022	16,227,096	32.751.848
27	»	63	33	96	188	721	909	47,906,137	17,706,457	34.955,575
12	1	47	55	102	140	554	964	49.637,604	16,696,592	33,847,939
16	1	43	43	86	123	440	563	50,465,943	16,917,754	33 268,705
25	6	59	49	108	128	458	586	51,235,224	17.516,859	33,224,543
21	4	53	31	84	114	391	505	51.657,884	17.946,659	33 452,367
19	3	53	50	103	97	458	555	54.064,304	19.400,746	33,261,905
19	2	53	47	100	118	627	745	57,883,610	20.777,889	37,388,394
25	5	63	63	126	141	924	1,065	59,957,199	21,548,450	39,033,328
20	3	50	58	108	118	902	1,020	64,228,892	22,332.541	39,931,755
22	2	55	47	102	131	962	1,093	67.432,178	22,929,544	39,849,543
29	2	50	32	82	104	962	1,066	68,515,978	22,880,637	39.955,973
31	»	53	41	94	108	913	1,021	70,969,992	22,954.883	4,0367,767
29	1	59	50	109	101	959	1,060	74,773.172	23,960,196	41,286,780
550	106	1,685	1,310	2,995	3,961	13,495	17,456	—	—	—

XXIX. — *Dépenses de premier établissement du chemin de fer de*

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc.	FOURNITURES SPÉCIALES.	
		BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.
	1	2	3
I. — Lignes construites			
Premier établissement			
Hôtel de l'administ^on centrale et bureaux intérieurs installés dans l'agglomération bruxelloise, non raccordés au chemin de fer.	»	»	»
Bruxelles à Anvers	6,805,687 63	1,457,031 85	6,491,547 32
Embranchement de Lierre	279,596 09	44,806 24	168,908 85
Installations pour le service des établissements maritimes à Anvers	10,421,569 95	980,099 99	2,530,038 49
Malines à Termonde	1,869,128 24	529,242 15	2,566,509 26
Termonde à Gand (station)	3,800,335 80	589,460 »	2,877,856 97
Ceinture de Gand	4,269,347 50	190,721 24	740,943 16
Gand à Bruges (station) et Bruges (bassin)	4,204,005 10	542,787,44	2,757,761 52
Bruges (station) à Ostende-ville et Ostende-quai	2,757,310 50	393,850 76	2,109,854 68
Gand à Deynze	1,006,963 32	344,498 22	2,493,142 43
Deynze à Courtrai	1,986,433 33	302,101 95	150,241 34
Courtrai à la frontière	2,258,487 71	321,893 70	1,310,372 74
Mouscron à Tournai	2,802,904 96	228,914 94	1,246,040 21
Bruxelles à Louvain	4,708,939 84	348,225 17	1,171,852 64
Malines à Louvain	3,323,041 95	467,267,24	1,920,245 66
Louvain à Tirlemont	5,075,701 26	305,581 90	1,505,630 08
Tirlemont à Ans	6,311,608 77	697,746 13	3,071,440 90
Ans à Liége (Guillemins) et à la Meuse	5,015,885 26	187,181 96	1,054,565 70
Pont du Val-Benoit	1,431,743 97	»	»
Liége-Guillemins à Liége-Longdoz et gare de Kinkempois	9,579,279 22	132,343 13	507,667 92
De la Meuse à la frontière prussienne	22,603,660 89	819,634 05	3,426,409 02
Landen à Saint-Trond et à Hasselt	868,396 81	63,967 62	309,720 67
Bruxelles-Midi à Tubize	4,641,069 87	495,667 85	1,695,369 73
Tubize à Soignies	4,115,075 09	215,651 92	1,301,642 97
Soignies à Mons	4,108,506 32	386,129 30	1,986,304 62
Mons à la frontière française	3,638,979 99	337,012 84	1,618,289 76
Ceinture. de Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi	5,792,887 92	200,566 63	962,368 71
Ceinture. Bruxelles-Nord à Bruxelles-Quartier-Léopold	2,690,876 02	5,240 61	82,205 22
Bruxelles à Luttre (par Waterloo)	11,919,685 29	901,499 35	2,708,658 80
Blaton à Ath	1,992,250 66	160,878 10	443,190 24
Braine-le-Comte à Charleroy	7,884,363 78	857,024 13	3,961,231 20
A reporter.	148,163,723 04	12,487,026 41	53,169,810 81

l'État, effectuées depuis le 1er mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1894.

STATIONS, bâtiments, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers. 4	Totaux. 5	*Observations.*
directement par l'État.		
et parachèvement.		
7,090,210,02	7,090,210 02	
27,384,759 83	42,139,026 63	
302,000 49	795,311 67	
12,597,052 73	26,528,761 16	
1,133,728 73	6,098,608 38	
6,308,123 05	13,575,775 82	
2,405,196 50	7,606,208 40	
3,544,158 96	11,048,513 02	
4,002,665 18	9,263,681 12	
193,858 65	4,038,462 62	
2,015,762 73	4,454,539 35	
917,738 92	4,808,493 07	
3,570,512 55	7,848,372 66	
73,867 »	6,304,884 65	
2,833,086 32	8,563,641 17	
1,555,160 62	8,422,073 86	
2,283,361 69	12,364,157 49	
3,474,377 98	9,732,010 90	
»	1,431,743 97	
3,611,398 85	13,830,889 12	
4,849,156 32	31,698,860 28	
696,233 72	1,938,318 82	
7,471,806 54	14,303,913 99	
1,631,530 51	7,283,900 49	
5,807,348 97	12,288,289 21	
2,310,622 77	7,904,905 36	
1,109,409 99	8,065,233 25	
194,171 74	2,973,193 59	
855,634 71	16,385,478 15	
117,388 71	2,713,707 71	
6,863,914 79	19,546,533 90	
117,227,039 57	331,047,599 83	

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc. 1	FOURNITURES SPÉCIALES. BILLES. 2	RAILS ET ACCESSOIRES. 3
Report. . .	148,165,725 04	12,487,026 41	53,169,810 81
Charleroy à Namur.	6,749,214 99	830,308 81	3,229,668 85
Libramont à Bertrix.	1,202,874 87	180,283 84	415,944 12
Chemin de fer de la Vallée de l'Amblève.	12,415,542 11	302,501 61	616,462 95
Anvers à la frontière hollandaise par Boxtel (abandonnée). . .	261,570 31	»	3,529 »
Audenarde à Orroir.	1,320,989 17	108,719 25	205,454 55
Wavre à Jodoigne par Gastuche (abandonnée)	16,922 63	»	»
Saint-Aubin à Ermeton-sur Biert	879,864 90	39,253 90	10,733 32
Gedinne à la Lesse (Houyet)	1,623,448 66	86,575 52	146,025 78
Aubel à Bleyberg.	971,725 20	57,221 51	107,647 53
Wanlin à Anseremme. — Anseremme à Yvoir (2e voie en communauté). — Anhée à Anhée (jonction) (2e voie). — Raccordement d'Anhée à la ligne N. B. vers Yvoir.	3,685,981 82	88,827 76	9,913 21
Raccordement entre les lignes de Mons à Manage et d'Ecaussines à Erquelinnes.	420 »	»	»
Malines à Anvers-Sud (par Wilryck)	2,261,065 33	89,514 11	124,074 53
Ciney à Yvoir	1,139 85	»	»
Approvisionnements à pied d'œuvre	»	40,135 06	»
Total. . .	181,552,282 88	14,310,167 78	58,048,264 45
A déduire : Avance pour approvisionnement de rails.	»	»	2,000,000 »
Totaux. . .	181,552,282 88	14,310,167 78	56,048,264 45

II. Lignes concédées à des compagnies

a), *moyennant* 50 p. °/₀ *de*

Parachèvement

Braine-le-Comte à Gand	349,062 25	57,159 33	284,610 98
Tournai à Jurbise	417,631 89	43,719 68	370,862 43
Hal à Ath et Tournai à Blandain	518,931 50	85,000 71	444,208 65
Plateaux de Herve	86,470 44	138,817 09	402,439 26
Landen à Ciney	262,451 78	25,658 53	396,202 86
Jonction Belge Prussienne.	340,003 53	4,889 »	37,227 10
Totaux. . .	1,974,551 37	353,224 34	1,935,551 28

b), *moyennant redevance*

Parachèvement

Spa à la frontière Grand'Ducale	296,694 10	95,460 26	401,333 43

STATIONS, bâtiments, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers. 4	Totaux. 5	*Observations.*
117,227,039 57	331,047,599 83	
8,323,310 70	19,152,503 35	
75,778 44	1,874,881 27	
100,952 96	13,433,259 63	
»	264,899 31	
27,456 70	1,662,619 67	
»	16,922 63	
»	938,852 12	
»	1,856,049 96	
»	1,136,394 04	
»	5,784,722 79	
»	420 »	
»	2,474,653 97	
»	1,139 85	
»	40,135 06	
125,754,538 37	379,665,253 48	
»	(1) 2,000,000 »	(1) *Voir* renvoi n° 1 de l'annexe IV de 1893.
125,754,538 37	377,665,253 48	

et exploitées par l'État :

la recette brute.

seulement.

190,004 50	880,857 04
1,176,298 27	2,008,512 27
230,442 23	1,278,583 09
280,048 42	907,775 21
1,226,742 81	1,911,035 98
725,432 08	1,107,531 71
3,828,968 31	8,094,295 30

de 219,600 *francs l'an* (1). (1) Jusqu'à fin 1893, cette redevance a été de 500,000 francs par an

seulement.

492,194 90	1,285,682 69

DÉSIGNATION DES SECTIONS.		EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc. 1	FOURNITURES SPÉCIALES. BILLES. 2	RAILS ET ACCESSOIRES. 3
III. Lignes rachetées au comptant				
				Paraché
Mons à Manage		981,223 42	516,292 40	1,421,234 15
Lignes du Grand-Luxembourg		7,506,994 67	1,911,288 95	8,409,513 65
Pepinster à Spa		79,105 90	21,735 55	86,957 63
Dendre et Waes		846,449 44	52,174 06	924,747 82
Saint-Ghislain à Erbisœul		74,632 66	18,137 05	66,888 56
Lierre à Turnhout		154,300 78	28,047 71	112,715 90
Anvers à la frontière par Esschen		1,112,367 49	159,079 89	145,003 49
Marbehan à Virton et à Lamorteau		635,017 96	106,933 88	283,058 50
	Ensemble	11,390,092 32	2,815,689 49	11,450,119 70
Réseau des Flandres.	Bruges à Heyst	109,149 50	25,982 43	209,511 16
	Deynze à Furnes et Furnes à la frontière	620,542 17	16,515 58	103,887 02
	Ostende à Armentières	306,072 46	1,066 28	17,064 85
	Lokeren à Moerbeke-Waes et Eecloo à Saint-Gilles-Waes	95,883 85	1,615 56	65,066 30
	Dixmude à Nieuport et Anseghem à Ingelmunster	101,591 30	29,244 18	98,212 50
	Ensemble	1,233,239 28	72,423 83	493,741 85
Réseau des Bassins Houillers du Hainaut.	Tirlemont à Namur	190 564 85	66,866 52	218,662 14
	Tamines à Landen	217,438 08	20,175 03	129,972 36
	Denderleeuw à Courtrai, Courtrai à Renaix, Alost à Burst	439,818 78	38,136 32	180,849 91
	Manage à Wavre	348,187 96	18,924 76	148,227 05
	Tournai à Basècles, Péruwelz vers Anzin	119,309 52	182,636 12	238,453 75
	Gand à Saint-Ghislain	431,132 39	135,886 01	793,895 68
	Embranchement des lignes du Flénu et de Saint-Ghislain	708,317 13	277,862 40	739,759 »
	Manage à Buvrinnes-Mont, Bascoup à Trazegnies, Piéton à Leval	124,318 17	35,989 62	56,020 39
	Écaussines à Erquelinnes	349,601 23	325,247 48	1,128,055 35
	Mons à Bonne-Espérance	111,546 29	7,111 63	82,457 04
	Baume à Marchiennes et raccordements	208,108 27	266,786 80	492,882 96
	Luttre à Gosselies (ville), Gilly-Sart-Allet à Chatelineau, Piéton à Trazegnies, Trazegnies à Courcelles (Centre)	101,831 71	17,644 15	265,085 25
	Houdeng à Soignies	28,661 75	»	150,482 23
	Nivelles à Fleurus, à Gilly-Sart-Allet et à Chatelineau	44,606 60	1,039 97	87,898 28
	Berzée à Beaumont	14,379 23	26,620 79	20,434 57
	Blaton à Bernissart	11,964 04	7,016 38	10,332 60
	Anvers-Sud à Boom par Hoboken, Wilryck et Contich	23,242 50	20,690 55	11,320 21
	Dour à Quiévrain	2,364 30	»	»
	Ensemble	3,475,192 80	1,446,634 53	4,814,788 77
	Totaux	16,098,524 40	4,332,747 85	16,758,650 30

STATIONS, bâtiments, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers. 4	Totaux. 5	COUT des LIGNES. 6	Totaux. 7	*Observations.*
u moyennant annuités				
ement.				
2,273,552 57	5,192,302 54	10,525,041 76	15,717,344 30	(1) Dont prélevé sur le prix d'achat . . . . . fr. 160 75 Report de la colonne 6. . . . 4,299,839 25 Prix d'achat. fr. 4,300,000 »
7,325,939 45	25,153,736 72	127,355,106 80	152,508,843 52	
193,194 15	380,993 23	6,782,031 08	7,163,024 31	
2,627,933 14	4,451,304 46	52,703,069 51	57,154,373 97	(2) Y compris des parachèvements à concurrence de . . . . . 860,375 85 payés à l'aide de retenues faites sur le prix de rachat. Report de la colonne 6 . . . 6,077,269 74 Prix d'achat. fr. 6,937,645 59
1,525 63	160,983 90	2,385,000 »	2,545,983 90	
272,782 87	(1) 567,847 26	4,299,839 25	4,867,686 51	
536,596 38	1,753,047 25	12,500,000 »	14,253,047 25	
162,560 96	(2)1,187,571 30	6,077,269 74	7,264,841 04	
13,193,885 15	38,847,786 66	222,627,558 14	261,475,144 80	(3) Savoir : *a*) Parachèvement prévu lors du rachat (p. 177). . . . . 13,101,927 16 *b*) Parachèvement supplémentaire sur fonds généraux (p. 177). 46,019,045 48
644,545 78	987,186 87			*c*) Dépense pour Lierre à Turnhout imputée sur le prix d'achat. 160 75 *d*) Parachèvement de la ligne de Virton imputé sur le prix d'achat. 860,375 85 Total conforme. fr. 59,981,509 24
299,271 26	1,040,216 03			
501,179 38	825,382 97	17,441,982 42	20,945,184 94	
114,986 81	277,552 32			
143,816 35	372,864 33			(4) En ajoutant au montant de fr. 434,278,140 56 *c* ci-dessus . . . . . 160 75 *d* id. . . . . 860,375 85 on obtient (p. 177). . . . . fr. 435,138,677 16 coût des lignes rachetées.
1,703,797 58	3,503,202 52			
745,765 42	1,221,858 93			(5) Déficit de fr. 353,037-21 laissé fin 1872, par la Compagnie du Luxembourg et payé par l'Etat.
696,047 41	1,063,632 88			
756,810 47	1,415,615 48			
412,568 30	927,908 07			
267,822 98	808,222 37			
1,264,484 03	2,625,398 11			
519,268 45	2,245,206 98			
889,096 20	1,105,424 38			
673,918 41	2,474,822 47			
376,540 07	577,455 03	194,208,800 »	211,839,320 06	
957,495 98	1,925,274 01			
45,100 46	427,661 57			
6,076 58	185,220 56			
75,557 51	209,102 36			
97,382 17	158,816 76			
6,205 83	55,518 85			
42,043 41	157,296 67			
63,720 28	66,084 58			
7,895,905 96	17,630,520 06			
*)22,791,586 69	(3)59,981,509 24 (5) 353,037 21	(4)434,278,140 56	494,259,649 80 (5) 353,037 21	

DÉSIGNATION DES SECTIONS.		EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc. 1	FOURNITURES SPÉCIALES. BILLES. 2	RAILS ET ACCESSOIRES. 3
IV. — Lignes construites à forfai				
				Premier établissemen
Convention-loi des 31 janvier-15 mars 1873. Convention-loi des 21 juillet-25 août 1885.	Athus à Gedinne (*voir* p. 152)	198,060 74	35,188 46	274,675 67
	Gembloux à Jemeppe-sur-Sambre, Tamines à Mettet et Mettet à Anhée-jonction . . .	136,688 86	22,454 94	385,725 97
	Jemelle à Wanlin (*voir* suite p. 152). . . .	181,285 53	946 45	37,385 31
	Bastogne à Gouvy et Bastogne vers Wiltz. .	1,743,883 95	1,651 »	20,751 62
	ENSEMBLE.	2,259,919 08	60,240 83	718,538 57
Convention-loi du 19 décemb. 1876	Tirlemont à Diest et à Moll.	154,530 91	5,056 26	70,840 22
	Neerlinter à Saint-Trond et à Tongres . . .	47,672 02	6,751 61	116,828 14
	ENSEMBLE.	202,202 93	11,807 87	187,668 36
Convention-loi du 10 juin 1878. — Battice à Aubel		27,745 49	36,605 08	87,410 33
Convention-loi des 25 avril-3 juin 1870 et des 1er-26 juin 1877.	Boom à Termonde, Sottegem à Ellezelles.	65,678 23	51,119 21	191,666 21
	Alost à Hoboken (par Opwyck et Boom) .	33,115 35	4,502 07	90,542 »
	Renaix à Tournai (par Pecq)	32,027 93	315 11	36,250 94
	Tournai à la frontière vers Orchies. . . .	35,888 77	»	27,145 65
	Antoing à la frontière vers Saint-Amand. .	22,554 41	38,329 82	62,472 38
	Tubize à Écaussines (par Virginal), Lembecq à Braine-l'Alleud	39,128 23	21,101 07	102,292 26
	Jette à Termonde (par Assche)	42,987 18	59,096 45	254,185 29
	Bassilly à Renaix (par Lessines).	7,605 82	106,613 51	261,932 »
	Ath à Saint-Ghislain (par Waudignies). . .	78,081 84	4,829 62	38,488 63
	Etterbeek à Tervueren	19,180 70	90,844 97	218,227 60
	Couillet à Jamioulx	4,366 35	40,117 21	20,213 12
	Mettet à Acoz.	9,834 58	1,897 64	16,571 49
	Tubize à Rebecq-Rognon et embranchements.	10,539 12	5,869 78	23,700 53
	Avelghem à Herseaux et à la frontière . . .	11,506 61	108,327 93	256,282 06
	Dour à Audregnies et à la frontière	20,714 83	83,356 56	196,875 48
	Beaumont à Chimay, Mont-Sainte-Geneviève à Thuillies, Buvrinnes-Mont, à Faurœulx, raccordements de Peissant et de Merbes-Sainte-Marie, Trazignies à Luttre, Courcelles (centre) à Roux, à Jumet et à Gosselies (ville)	171,163 09	80,093 08	311,715 33
	Gosselies (ville) à Gilly-Sart-Allet, Marcinelle à Vieux Campinaire (par Ransart), La Providence à La Planche	88,718 12	26,021 28	112,840 22
	ENSEMBLE.	693,091 14	722,635 31	2,221,399 17
	TOTAUX.	3,182,958 64	831,289 09	3,215,016 43

STATIONS, bâtiments, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers.	Totaux.	PAIEMENTS effectués en titres de la Dette publique.	Totaux.	*Observations.*
4	5	6	7	
pour compte de l'État (1).				
t parachèvement.				
1,553,495 68	2,061,420 55			(1) Les sommes reprises aux colonnes 1 à 5 représentent les paiements faits en *espèces* sur le prix du forfait, ainsi que les dépenses de parachèvement sur fonds généraux. Celles de la colonne 6 représentent la valeur des *titres* remis comme prix du forfait aux sociétés de construction. La répartition de cette valeur par sections n'a pas été donnée à l'Administration des chemins de fer.
151,760 97	696,630 74			
53,335 58	272,952 65	40,834,812 51	46,505,952 91	
869,049 89	2,635,336 46			
2,627,641 92	(2) 5,666,340 40			(2) Savoir :
				1° Parachèvement sur fonds généraux . . . . . fr. 2,648,633 01
767,830 15	998,257 54			
683,223 31	854,475 08	14,229,282 78	16,082,015 40	2° Payement en espèces sur le prix du forfait . . . . . fr. 3,022,487 39
				Report de la colonne 6 . . fr. 40,834,812 51
1,451,053 46	(3) 1,852,732 62			Prix du forfait. . . . . fr. 43,857,299 90
100,648 90	252,409 80	2,632,365 75	2,884,775 55	
				(3) Savoir :
128,678 87	437,142 52			1° Parachèvement sur fonds généraux . . . . . fr. 1,712,115 40
55,141 01	163,300 43			
16,726 40	85,520 38			2° Payement en espèces sur le prix du forfait . . . . fr. 140,617 22
48,467 05	111,499 45			Report de la colonne 6 . . fr. 14,229,282 78
19,699 66	143,056 27			Prix du forfait. . . . . fr. 14,369,900 »
				(4) Savoir :
76,101 76	238,623 32			1° Parachèvement sur fonds généraux . . . . . fr. 4,657,993 57
19,309 85	375,578 77			
7,432 28	385,583 61			2° Payement en espèces sur le prix du forfait . . . . fr. 254,499 40
185,359 37	506,759 46			Report de la colonne 6 . . fr. 94,895,059 05
21,295 85	349,547 10			Prix du forfait. . . . . fr. 95,149,558 45
40,924 26	105,620 92	94,895,059 05	99,807,552 02	(5) Savoir :
				1° Parachèvement sur fonds généraux . . . . . fr. 9,271,171 78
20,470 07	48,773 78			
15,681 25	55,790 68			2° Payement en espèces sur le prix du forfait . . . . fr. 3,417,604 01
85,868 61	461,985 21			Report de la colonne 6 . . fr. 152,591,520 09
45,538 77	346,485 64			Prix du forfait. . . . . fr. 156,009,124 10
				déduction faite de fr. 7,038,704-16. (*Voir* le renvoi n° 4 de l'annexe XIII.)
198,381 97	761,355 47			
310,292 34	537,871 96			
1,275,367 35	(4) 4,912,492 97			
5,454,711 65	(5) 12,685,975 79	152,591,520 09	165,280,295 88	

V. — Matériel fixe des stations et ateliers.

Excentriques, bois, rails mobiles, croisements, signaux, etc. . . . . .fr.		29,833,515 43
Réservoirs.		726,034 52
Colonnes hydrauliques et machines à pomper.		487,370 84
Candélabres, réverbères, tuyaux à gaz et à eau.		2,128,129 23
Machines à vapeur des ateliers		1,188,522 41
Enclumes, étaux, creusets, burins		866,554 82
Pompes à incendie		193,826 02
Pavés.		3,787,573 04
Fr. . . .		39,211,526 31

VI. — Dépenses générales.

Personnel. . . . . .fr.		7,112,986 45
Frais de bureau, impressions, reliures.		732,779 72
Études de projets, levées de plans, etc.		553,337 79
Mobilier, instruments, etc.		1,860,834 75
Secours.		14,282 90
Dépenses imprévues et extraordinaires.		247,421 34
Fr. . . .		10,521,642 95

VII. — Matériel de traction et de transport.

Matériel de traction.	Locomotives et accessoires. . . . . .fr.	117,999,518 13	119,976,689 78
	Pièces de rechange	1,977,171 65	
Matériel de transport.	Voitures, wagons et approvisionnem^{ts} y relatifs	158,598,580 86	164,879,666 27
	Objets de consommation pour le G^{d}-Luxemb.	255,857 26	
	Métaux, fers divers, etc.	2,815,095 45	
	Main-d'œuvre de construction	3,212,132 70	
Engins de pesage de chargement, etc.	Bascules et poids.	232,735 15	7,576,373 79
	Grues, crics, cabestans, arbres, pompes, tours, outils, etc.	6,635,715 42	
	Objets de ferblanterie, chaufferettes, tricycles, transbordeurs	707,923 22	
Dépenses diverses.	Brouettes, charrettes et canots	242,061 48	504,391 93
	Paniers pour le transport de marchandises. . .	102,320 58	
	Transport de matériel anglais	84,104 86	
	Chevaux et harnais repris aux Bassins houillers du Hainaut.	26,175 17	
	Caisses de secours, brancards, etc.	49,729 84	
Totaux. . .fr.			292,937,121 77

RÉCAPITULATION.

SERVICES.	LIGNES ET STATIONS. — LIGNES construites ou rachetées.	PARACHÈVEMENTS — spéciaux prévus lors du rachat.	PARACHÈVEMENTS — ordinaires sur fonds généraux.	Totaux.	MATÉRIEL roulant acquis ou racheté par l'État.	Ensemble.
I. *Chemins de fer construits directement par l'État.*						
Valr des lignes. fr. 377,665,253 48 Matériel fixe des stations et ateliers . 39,211,526 31 Dépenses générales. 10,521,642 95	427,398,422 74			427,398,422 74	225,865,733 53	653,264,156 27
II. *Chemins de fer exploités moyennant redevance ou parts de recettes*	»	»	9,379,977 99	9,379,977 99	»	9,379,977 99
III. *Chemins de fer construits à forfait pour compte de l'État.*						
a) Convention-loi des 31 janvier-15 mars 1873. *b*) Convention-loi des 31 juillet-25 août 1885.	43,857,299 90	»	2,648,653 01	46,505,952 91	»	46,505,952 91
c) Convention-loi du 19 décembre 1876. (Tirlemont à Diest et à Moll; Neerlinter à Saint-Trond et à Tongres).	14,369,900 »	»	1,712,115 40	16,082,015 40	»	16,082,015 40
d) Conventions-lois des 25 avril-3 juin 1870 et des 1er-26 juin 1877.	95,149,558 45	»	4,657,993 57	99,807,552 02	»	99,807,552 02
e) Convention-loi des 9-10 juin 1878 (Battice à Aubel)	2,632,365 75	»	252,409 80	2,884,775 55	»	2,884,775 55
Ensemble (1). . .	156,009,124 10	»	9,271,171 78	165,280,295 88	»	165,280,295 88
IV. *Chemins de fer rachetés par l'État.*						
Mons à Manage	10,525,041 76	»	5,192,302 54	15,717,344 30	2,698,349 24	18,415,693 54
Grand Luxembourg.	127,355,106 80	9,739,334 31	(15,414,402 41 353,037 21	152,861,880 73	(2) 33,685,258 53	186,545,139 26
Pepinster à Spa.	6,782,031 08	»	380,993 23	7,163,024 31	»	7,163,024 31
Dendre et Waes.	52,703,069 51	»	4,451,304 46	57,154,373 97	»	57,154,373 97
Saint-Ghislain à Erbiseul	2,385,000 »	62,592 85	98,391 05	2,545,983 90	393,666 34	2,939,650 24
Lierre à Turnhout	4,300,000 »	»	567,686 51	4,867,686 51	233,566 48	5,101,252 99
Anvers à la frontière vers Esschen.	12,500,000 »	»	1,753,047 25	14,253,047 25	»	14,253,047 25
Hesbaye-Condroz.	»	»	»	»	225,153 81	225,153 81
Marbehan à Virton	6,937,645 59	»	327,195 45	7,264,841 04	268,382 88	7,533,223 92
Flandres.	17,441,982 42	300,000 »	3,203,202 52	20,945,184 94	1,608,737 28	22,553,922 22
Bassins houillers du Hainaut. . .	194,208,800 »	3,000,000 »	14,630,520 06	211,839,320 06	27,960,273 68	239,799,593 74
Ensemble. . .	435,138,677 16	13,101,927 16	46,372,082 69	494,612,687 01	67,071,388 24	561,684,075 25
TOTAUX. . .	1,096,671,383 62				292,937,121 77	1,389,608,505 39

Intérêts intercalaires des capitaux pendant la construction des lignes . . . . . fr.		18,797,198 11
Dépenses de premier établissement en général		1,408,405,703 50
A déduire (Annexe II) { Aliénations d'immeubles, subsides, etc. . . . . fr.	6,146,567 97	15,841,619 13
A déduire (Annexe II) { Travaux en cours d'exécution	9,695,051 16	
Reste, pour lignes exploitées, un *capital utile* comme à l'annexe XIII, de . . . . . fr.		1,392,564,084 37

(1) Déduction faite de fr. 7 058,701-16, *voir* annexe XIII, renvoi nº 4.

(2) Savoir :
1º Matériel repris . . . . . fr. 17,336,956 01
2º Matériel commandé par la Compagnie et pris en charge par l'État . . 13,115,702 90
3º Acquisition de pièces de rechange y relatives 3,232,599 62

N° XXX. — *Abonnements ordinaires*

PARCOURS KILOMÉTRIQUE que comporte L'ABONNEMENT.	DURÉE DE L'ABON							
	TROIS MOIS.				SIX MOIS.			
	1re classe.	2e classe.	3e classe.	**Total.**	1re classe.	2e classe.	3e classe.	**Total.**
***A.* Abonnements**								
1 à 5 kilom. . .	16	46	229	291	15	30	155	200
6 » 10 — . . .	50	134	595	779	67	115	240	422
11 » 15 — . . .	25	91	911	1,025	28	52	145	225
16 » 20 — . . .	22	95	444	561	27	54	107	188
21 » 25 — . . .	50	75	541	664	17	25	100	142
26 » 30 — . . .	38	82	312	452	30	34	46	110
31 » 35 — . . .	22	45	168	235	10	13	45	68
1re zone	221	566	3,200	3,987	194	323	838	1,355
36 à 40 — . . .	6	20	140	166	6	17	32	55
41 » 45 — . . .	52	69	275	396	32	39	60	131
46 » 50 — . . .	6	20	86	112	2	9	21	32
51 » 55 — . . .	14	37	131	182	11	21	38	70
56 » 60 — . . .	26	55	108	189	16	18	36	70
61 » 65 — . . .	24	38	45	107	10	7	18	35
66 » 70 — . . .	31	14	42	87	9	8	13	30
71 » 75 — . . .	6	5	9	20	1	»	9	10
2e zone	165	258	836	1,259	87	119	227	433
76 à 80 — . . .	1	8	13	22	1	1	1	3
81 » 85 — . . .	2	10	8	20	1	»	4	5
86 » 90 — . . .	4	1	11	16	»	6	5	11
91 » 95 — . . .	4	1	16	21	1	1	8	10
96 » 100 — . .	6	12	13	31	1	5	7	13
101 » 105 — . . .	4	7	19	30	2	4	5	11
106 » 110 — . . .	1	4	6	11	1	1	4	6
111 » 115 — . . .	3	1	8	12	2	»	2	4
116 » 120 — . . .	31	6	26	63	4	»	4	8
121 » 125 — . . .	10	4	32	46	5	1	14	20
126 » 130 — . . .	33	8	18	59	2	»	3	5
131 » 135 — . . .	3	»	2	5	1	1	»	2
136 » 140 — . . .	9	4	5	18	2	»	4	6
141 » 145 — . . .	2	2	2	6	»	»	»	»
146 » 150 — . . .	2	1	11	14	»	»	3	3
151 » 155 — . . .	»	2	2	4	1	»	1	2
156 » 160 — . . .	2	»	1	3	1	2	1	4
161 » 165 — . . .	»	1	»	1	»	1	»	1
166 » 170 — . . .	3	»	2	5	»	1	1	2
171 » 175 — . . .	1	1	1	3	»	»	»	»
176 » 245 — . . .	3	12	3	18	»	3	»	3
3e zone	124	85	199	408	25	27	67	119
Total. . .	510	909	4,235	5,654	306	469	1,132	1,907
Réseau entier. . .	90	455	935	1,480	81	263	299	643
Ensemble. . .	600	1,364	5,170	7,134	387	732	1,431	2,550
***B.* Abonnements des agents et des**								
1 à 5 kilom. . .	»	3	10	13	»	3	11	14
6 » 10 — . . .	»	4	29	33	»	1	8	9
11 » 15 — . . .	»	6	5	11	»	2	6	8
16 » 20 — . . .	1	1	3	5	»	1	7	8
21 » 25 — . . .	2	3	17	22	»	4	2	6
26 » 30 — . . .	»	2	7	9	»	1	1	2
31 » 35 — . . .	»	1	2	3	»	»	3	3
1re zone.	3	20	73	96	»	12	38	50
2e —	3	»	13	16	2	»	6	8
3e —	»	»	»	»	1	»	»	1
Total. . .	6	20	86	112	3	12	44	59
Total général. . .	606	1,384	5,256	7,246	390	744	1,475	2,609

(1) Il a été délivré en outre : 1° 46,497 abonnements de quinze jours, dont 4,888 de 1re classe, 15,769 de 2e classe et 25,840
2° 9 — à demi-prix sur le réseau entier, à des inspecteurs vétérinaires provinciaux.
3° 1,364,020 — hebdomadaires à prix normaux à des ouvriers de l'industrie privée.

(2) Il a été délivré en outre 267,522 abonnements hebdomadaires à prix réduits et 2,258 abonnements à prix réduits, pour ouze

contractés en 1894.

NEMENT.								TOTAL DES ABONNEMENTS CONTRACTÉS.			
NEUF MOIS.				UN AN.							
1re classe.	2e classe.	3e classe.	**Total.**	1re classe.	2e classe.	3e classe,	**Total**	1re classe.	2e classe.	3e classe.	**Total.**
du public (1)											
6	6	9	21	9	102	256	367	46	184	649	879
11	15	11	37	85	192	683	958	211	456	1,529	2,196
2	18	12	32	19	175	500	694	72	336	1,568	1,976
6	16	14	36	45	127	360	532	100	292	925	1,317
6	22	37	65	38	81	489	608	111	201	1,167	1,479
25	51	45	121	57	93	371	523	150	262	774	1,186
2	17	14	33	22	64	199	285	56	139	426	621
58	**145**	**142**	**345**	**273**	**836**	**2,858**	**3,967**	**746**	**1,870**	**7,038**	**9,654**
3	10	4	17	7	21	128	156	22	68	304	394
17	31	32	80	128	108	179	415	229	247	546	1,022
7	11	29	47	22	19	72	113	37	59	208	304
3	4	12	19	18	21	56	95	46	83	237	366
9	10	15	34	49	55	101	205	100	138	260	498
2	4	5	11	46	37	55	138	82	86	123	291
1	3	5	9	18	22	34	74	59	47	94	200
2	3	3	8	12	17	21	50	21	25	42	88
44	**76**	**105**	**225**	**300**	**300**	**646**	**1,246**	**596**	**753**	**1,814**	**3,163**
»	1	1	2	17	16	19	52	19	26	34	79
2	1	1	4	9	15	12	34	14	24	25	63
1	3	»	4	2	13	24	39	7	23	40	70
3	»	»	3	9	10	20	39	17	12	44	73
3	1	1	7	34	23	20	77	46	41	41	128
2	1	1	4	15	12	31	58	23	24	56	103
1	»	1	2	10	6	13	29	13	11	24	48
»	1	»	1	5	2	10	17	10	4	20	34
»	1	1	2	6	7	13	26	41	14	44	99
»	»	1	1	8	11	11	30	23	16	58	97
»	»	»	»	6	9	10	25	41	17	31	89
»	»	»	»	10	2	3	15	14	3	5	22
»	»	»	»	17	13	12	44	28	19	21	68
»	»	»	»	3	1	3	7	5	3	5	13
1	1	»	2	8	7	10	25	11	9	24	44
1	»	»	1	2	»	7	9	4	2	10	16
»	1	1	2	7	2	2	11	10	5	5	20
»	»	»	»	1	2	»	3	1	4	»	5
»	»	»	»	3	1	4	8	6	2	7	15
»	»	»	»	1	2	»	3	2	3	1	6
»	»	1	1	4	9	3	16	7	24	7	38
16	**11**	**9**	**36**	**177**	**163**	**227**	**567**	**342**	**286**	**502**	**1,130**
118	232	256	606	750	1,299	3,731	5,780	1,684	2,909	9,334	13,947
21	58	63	142	649	1,777	2,872	5.298	841	2,553	4,169	7,563
139	290	319	748	1,399	3,076	6,603	11,078	2,525	5,462	13,523	21,510
médecins agréés de l'Administration (2).											
»	»	2	2	1	15	41	57	1	21	64	86
»	»	1	1	1	28	61	90	1	33	99	133
»	»	»	»	1	14	49	64	1	22	60	83
»	»	»	»	»	8	26	34	1	10	36	47
»	»	»	»	1	7	38	46	3	14	57	74
»	»	1	1	2	7	19	28	2	10	28	40
»	»	»	»	»	1	13	14	»	2	18	20
»	»	**4**	**4**	**6**	**80**	**247**	**333**	**9**	**112**	**362**	**483**
2	»	**1**	**3**	**1**	**2**	**10**	**13**	**8**	**2**	**30**	**40**
»	»	»	»	»	»	»	»	**1**	»	»	**1**
2	»	5	7	7	82	257	346	18	114	392	524
141	290	324	755	1,406	3,158	6,860	11,424	2,543	5,576	13,915	22,034

de 3e classe.

déplacements consécutifs, à des agréés et ouvriers de l'Administration.

N° XXXI. — *Abonnements contractés :* A. *Élèves en*

PARCOURS KILOMÉTRIQUE que comporte l'abonnement.	ABONNEMENTS																							
	1 DÉPLACEMENT.												2 OU 3 DÉPLACEMENTS.											
	3 mois.				6 mois.				1 an.				3 mois.				6 mois.				1 an.			
	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.
***A.* Abonnements contractés**																								
1 à 5 kilom.	1	»	»	1	2	»	»	2	»	1	4	5	2	5	5	12	»	2	»	2	»	»	13	13
6 » 10 —	»	»	10	10	»	3	8	11	»	2	27	29	»	»	8	8	»	2	9	11	»	5	15	20
11 » 15 —	»	1	2	3	»	2	9	11	»	4	25	29	1	3	7	11	»	1	6	7	»	3	14	17
16 » 20 —	2	8	15	25	2	4	13	19	1	4	26	31	1	2	11	14	»	2	7	9	»	6	16	22
21 » 25 —	»	5	30	35	2	8	25	35	1	9	12	22	1	1	11	13	»	»	7	7	»	4	20	24
26 » 30 —	3	9	10	22	6	13	12	31	3	19	6	28	»	4	13	17	1	1	3	5	»	5	15	20
31 » 35 —	1	7	9	17	»	3	7	10	»	»	5	5	»	3	26	29	»	»	3	3	»	3	6	9
1re zone	7	30	76	113	12	33	74	119	5	39	105	149	5	18	81	104	1	8	35	44	»	26	99	125
36 à 40 —	4	3	9	16	»	3	8	11	»	4	10	14	1	3	3	7	»	»	1	1	»	2	5	7
41 » 45 —	2	19	18	39	1	10	16	27	2	11	6	19	»	5	36	41	»	»	2	2	1	3	11	15
46 » 50 —	11	9	11	31	12	19	7	38	2	20	3	25	»	2	7	9	»	1	1	2	»	2	12	14
51 » 55 —	3	9	11	23	»	12	2	14	»	4	7	11	1	3	14	18	»	»	4	4	»	2	10	12
56 » 60 —	7	9	16	32	7	12	7	26	4	9	6	19	»	4	20	24	»	»	»	»	»	2	10	12
61 » 65 —	5	6	11	22	6	15	5	26	4	6	»	10	»	4	9	13	1	»	1	2	»	1	6	7
66 » 70 —	4	12	13	29	3	9	5	17	»	3	1	4	»	1	7	8	»	1	»	1	»	1	7	8
71 » 75 —	3	4	4	11	1	7	2	10	»	5	1	6	»	1	1	2	»	1	2	3	»	»	2	2
2e zone	39	71	93	203	30	87	52	169	12	62	34	108	2	23	97	122	1	3	11	15	1	13	63	77
76 à 80	1	5	9	15	»	5	3	8	2	1	1	4	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	1	1
81 » 85 —	9	14	11	34	11	7	2	20	7	7	6	20	»	1	7	8	»	»	2	2	»	5	8	13
86 » 90 —	3	5	11	19	1	4	1	6	3	3	3	9	»	»	»	»	»	»	»	»	1	2	1	4
91 » 95 —	»	11	5	16	2	7	»	9	1	3	»	4	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»
96 » 100 —	7	4	11	22	2	7	1	10	2	3	»	5	»	»	1	1	»	1	»	1	»	»	2	2
101 » 105 —	»	3	6	9	2	4	3	9	2	»	1	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
106 » 110 —	1	2	1	4	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
111 » 115 —	2	8	2	12	5	8	3	16	4	2	»	6	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	
116 » 120 —	1	3	1	5	»	»	»	»	1	3	1	5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	
121 » 125 —	5	14	6	25	9	12	4	25	4	2	2	8	»	»	1	1	»	»	2	2	»	»	»	»
126 » 130 —	»	»	4	4	1	»	»	1	1	»	»	1	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»
131 » 135 —	1	2	1	4	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1
136 » 140 —	1	1	4	6	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
141 » 145 —	1	»	»	1	4	»	»	4	1	1	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
146 » 150 —	1	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
151 » 155 —	»	2	»	2	»	»	»	»	»	2	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1
156 » 200 —	»	»	2	2	»	»	»	»	»	2	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3e zone	33	74	74	181	37	56	18	111	28	29	14	71	»	2	11	13	»	1	5	6	1	7	16	24
Total	79	175	245	497	79	176	144	399	45	130	153	328	7	45	189	239	2	12	51	65	2	46	178	226
***B.* Abonnements contractés par des**																								
1 à 5 kilom.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	2
6 » 10 —	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	22	22	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	2	3
11 » 15 —	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12	12	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	6	7
16 » 20 —	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	4	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	2	3
21 à 25 —	»	»	3	3	»	»	2	2	1	»	3	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
26 » 30 —	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	1	1	»	1	»	1	»	»	»	»	»	1	»	1
31 » 35 —	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1re zone	»	»	4	4	»	»	3	3	1	»	44	45	»	1	»	1	»	»	»	»	»	5	11	16
2e zone	»	4	1	5	»	3	1	4	1	4	1	6	»	1	»	1	»	1	1	2	»	2	2	4
3e zone	»	1	»	1	»	2	»	2	»	3	»	3		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Total	»	5	5	10	»	5	4	9	2	7	45	54	»	2	»	2	»	1	1	2	»	7	15	20
Total général	79	180	248	507	79	181	148	408	47	137	198	382	7	45	189	241	2	13	52	67	2	53	191	246

énéral; B. *Élèves fils d'agents de l'administration.*

D'ÉLÈVES.

4 à 6 DÉPLACEMENTS.												7 DÉPLACEMENTS.												TOTAL des abonnements d'élèves.			
3 mois.				6 mois.				1 an.				3 mois.				6 mois.				1 an.							
1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.
par des élèves en général.																											
37	65	141	243	1	58	202	261	7	160	380	547	2	1	5	8	»	2	15	17	1	7	23	31	53	301	788	1,142
76	69	278	423	2	45	311	358	25	306	1,054	1,385	2	2	23	27	»	1	14	15	»	5	47	52	103	440	1,804	2,347
15	39	149	203	3	10	128	141	10	133	414	557	»	3	9	12	»	»	5	5	»	2	11	13	29	201	779	1,009
6	30	103	139	1	15	54	70	9	65	223	297	»	»	7	7	1	»	3	4	»	1	1	2	23	137	479	639
5	20	43	68	»	5	14	19	6	37	79	122	»	2	1	3	»	»	1	1	»	»	2	2	15	91	245	351
»	5	26	31	»	7	19	26	»	15	56	71	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	13	88	161	252
»	2	14	16	1	1	4	6	»	2	10	12	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	21	84	107
59	230	754	1,123	8	141	732	881	55	718	2,216	2,989	4	8	46	58	1	3	38	42	1	15	84	100	238	1,269	4,340	5,847
1	2	2	5	»	1	2	3	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6	18	41	65
»	2	3	5	»	»	1	1	»	1	3	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6	51	96	153
»	1	2	3	»	1	1	2	»	»	3	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	25	55	48	128
»	1	3	4	»	»	1	1	»	2	1	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	4	33	54	91
»	2	4	6	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	18	35	64	120
»	1	3	4	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	16	34	35	85
»	»	1	1	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	7	28	34	69
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	18	12	34
1	9	18	28	»	2	5	7	»	5	9	14	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	1	1	86	275	384	745
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	11	16	30
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	27	34	36	97
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8	14	16	38
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	22	5	30
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11	15	15	41
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	7	10	21
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	3	1	5
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11	18	6	35
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	6	3	11
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	18	28	15	61
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	5	7
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	2	3	6
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	2	4	7
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6	1	»	7
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	1
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	1	5
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2	4
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	99	169	138	406
40	259	772	1,151	8	143	737	888	55	725	2,225	3,005	4	8	46	58	1	5	39	43	1	15	85	101	425	1,715	4,862	6,998
lèves fils d'agents de l'administration.																											
6	4	12	22	»	4	16	20	»	40	105	145	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	10	11	6	50	146	202
1	7	22	30	»	4	24	28	5	60	174	259	»	»	2	2	»	»	4	4	»	3	4	7	6	75	254	335
»	4	16	20	»	2	9	11	»	19	97	116	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	3	4	»	27	143	170
1	1	14	16	1	»	6	7	»	6	32	38	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	1	1	2	9	60	71
»	2	5	7	»	»	2	2	1	7	19	27	»	»	»	»	»	»	1	1	»	1	1	2	2	10	36	48
»	3	2	5	»	1	»	1	»	3	13	16	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	10	17	27
»	»	1	1	»	1	»	1	»	1	5	6	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	6	8
8	21	72	101	1	12	57	70	6	136	445	587	»	1	2	3	»	»	5	5	»	7	19	26	16	183	662	861
»	1	5	6	»	1	1	2	»	5	8	13	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	1	22	21	44
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6	»	6
8	22	77	107	1	13	58	72	6	141	453	600	»	1	2	3	»	»	6	6	»	7	19	26	17	211	685	911
48	261	849	1,258	9	156	795	960	61	864	2,678	3,603	4	9	48	61	1	5	45	49	1	22	104	127	440	1,924	5,545	7,909

N° XXXII. — *Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyageurs abonnés.*

ANNÉES.	MOUVEMENT.			PARCOURS MOYEN par voyageur.			RECETTE TOTALE.		
	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.
1872 . .	245,880	122,054	863,198	38.35	11.20	12 15	101,360 »	20,309 60	115,169 80
1873 . .	280,117	160,263	1,267,573	28.50	10.45	13. »	160,622 19	27,042 87	178,729 33
1874 . .	257,692	196,682	1,729,436	28.50	10.45	13. »	204,613 79	33,063 80	232,511 01
1875 . .	265,888	228,158	2,324,100	28.50	10.45	13. »	228,660 »	35,107 20	318,621 19
1876 . .	314,772	291,712	2,553,112	26.20	10.95	13.70	244,705 »	47,919 80	352,558 42
1877 . .	389,522	308,008	2,604,948	25.75	10.90	14.05	285,883 03	50,909 »	347,796 35
1878 . .	412,656	382,930	3,001,172	25.05	11.30	13.45	296,740 »	62,015 90	360,944 39
1879 (1) .	(2)515,480	456,174	2,997,018	28.05	10.78	12.14	384,791 15	74,137 50	356,701 10
1880 (2) .	800,835	645,215	4,266,676	31.75	14.30	12.60	601,809 »	96,533 »	491,842 41
1881 . .	864,048	841,156	5,285,580	33.13	12.85	13.18	645,707 22	130,409 »	734,632 54
1882 . .	1,401,170	1,104,064	6,285,984	36.81	13.27	13.25	1,029,618 08	178,659 »	710,527 60
1883 (3) .	1,780,802	1,261,796	7,023,396	36.48	12.99	13.80	1,273,282 86	192,348 »	803,229 70
1884 . .	2,608,088	1,234,874	7,402,392	37.88	12.93	13.71	1,802,751 12	187,317 »	834,102 05
1885 . .	2,957,048	1,296,412	8,010,264	38.24	12.28	14 89	2,064,660 53	192,029 50	923,822 40
1886 . .	3,320,890	1,347,180	8,572,896	38.50	12.75	14.50	2,351,917 19	197,954 55	982,298 18
1887 . .	3,697.578	1,448,914	9,623,510	38.22	12.62	14.57	2,714,712 11	215,758 07	1,112,372 28
1888 . .	4,146,620	1,530,258	11,294,984	38.27	12 67	14.64	3,073,653 02	228,625 39	1,527,767 82
1889 . .	4,417,156	1,628,460	12,514,642	37.96	12.64	14.66	3,308,947 64	240,889 28	1,456,585 13
1890 . .	4,847,214	1,741,758	14,588,322	38.66	12.78	14.70	3,529,529 18	256,986 78	1,723,455 09
1891 . .	5,258,906	1,789,016	16,209,074	38.90	12.98	14.74	4,027,450 60	279,105 83	1,953,114 35
1892 . .	5,731,018	1,947,358	17,027,012	39.12	13. »	14.76	4,387,684 90	291,490 95	2,061,845 31
1893 (5) .	6,304,630	2,066,970	18,421,374	39.04	13.02	14.74	4,989,219 11	304,755 35	2,228,720 19
1894 . .	7,014,062	2,189,674	19,848,086	39.38	12.90	14.75	5,844,545 28	319,470 95	2,412,712 51

(1) A partir de 1879, les agents de l'administration et leurs enfants jouissent d'une réduction de 50 p. c. sur les prix d'abonnements.

(2) De 1879 à 1882 inclus, les voyageurs de commerce payaient moins que le public ordinaire, du chef des abonnements.

(3) Exposition nationale et extension des divers tarifs d'abonnements.

(4) Réduction du tarif d'abonnements et faculté pour l'abonné de prendre indifféremment les trains express et les trains ordinaires.

(5) Institution d'abonnements de quinze jours, à partir du 1er juin 1893. (Voir annexe suivante.)

N° XXXIII. — *Mouvement et recettes des abonnements de 15 jours, de juin (2e quinzaine) 1893 à décembre 1894.*

MOIS.	ANNÉE 1893.								ANNÉE 1894.							
	MOUVEMENT.				RECETTES.				MOUVEMENT.				RECETTES.			
	1re classe.	2e classe	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe	3e classe.	Total
Janvier. . .	»	»	»	»	»	»	»	»	144	695	1,309	2,148	7,175	26,410	32,735	66,310
Février. . .	»	«	»	«	»	»	»	»	136	652	1,339	2,127	6,800	24,776	33.475	65,051
Mars. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	151	728	1,487	2,366	7,550	27,664	37,175	72,489
Avril. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	187	824	1,603	2,614	9.350	31,312	40,075	80,737
Mai	»	»	»	»	»	»	»	»	286	1.075	1,964	3,325	14,300	40.850	49,100	104,250
Juin	136	359	757	1,252	6,800	13,642	18,925	39,367	427	1,235	2,125	3,787	21,350	46,930	55,125	121,405
Juillet . . .	521	894	1,503	2,918	26,050	33,972	37,575	98,597	830	1,856	2,881	5,567	41,500	70,528	72,025	184,053
Août. . . .	825	1,958	3,006	5,769	41,250	73,644	75,150	190,044	1,223	3,297	4,314	8,834	61,150	125,286	107,850	294,286
Septembre. .	362	1,329	2,308	3,999	18,100	50,502	57,700	126,302	704	2,454	3,482	6.620	35,200	92,492	87.050	214 742
Octobre . .	162	716	1,557	2,415	8,100	27,208	38,425	73,733	308	1,189	2,153	3,650	15,400	45,182	53,825	114,407
Novembre .	125	569	1,299	1,993	6,250	21,622	32,473	60,347	304	1,057	1,872	3,233	15,200	40,166	46,800	102,166
Décembre. .	101	443	938	1,482	5,050	16,834	23 450	45,334	188	727	1,311	2,226	9,400	27 626	32.775	69,801
Totaux. .	2,233	6,248	11,548	19,828	111,600	237,424	283,700	632,724	4,888	15,769	25.840	46,497	244,375	599,222	646,000	1,489,597

2e section. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

N° XXXIV. — *Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1894.*

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE à la fin de l'année.				SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.			
	SUR LE TERRITOIRE		ENSEMBLE.		PARTIES ÉTABLIES		PARTIES AFFECTÉES au service des	
	Belge.	Étranger.	Par ligne.	Par exploitation.	A double voie	A simple voie	Voyageurs et marchandises.	Marchandises seulement
	Mèt. courts	Mèt. courts	Mèt. courts	Mèt. courts	Mèt. courts	Mèt. courts	Mèt. courts	Mèt. courts
Anvers à Gand, par Saint-Nicolas et Lokeren (1)	49,323	»	»	49,323	13,600	35,723	49,323	»
Chimay : Hastière à la frontière vers Anor (France)	59,868	»	»	59,868	»	59,868	59,868	»
Flandre occidentale. — Bruges à Courtrai	52,046	»	52,046		»	52,046	52,046	»
Flandre occidentale. — Courtrai à Poperinghe	43,511	»	43,511		»	43,511	43,511	»
Flandre occidentale. — Poperinghe à Hazebrouck (France)	5,933	14,722	20,655	178,692	»	20,655	20,655	»
Flandre occidentale. — Ingelmunster à Deynze, par Thielt	25,438	»	25,438		»	25,438	25,438	»
Flandre occidentale. — Roulers à Ypres	22,030	»	22,030		»	22,030	22,030	»
Flandre occidentale. — Roulers à Menin	15,012	»	15,012		»	15,012	15,012	»
Gand-Eecloo-Bruges	47,297	»	»	47,297	1,892	45,405	47,297	»
Gand à Terneuzen (Pays-Bas)	26,488	14,590	»	41,078	»	41,078	41,078	»
Grand Central belge. — Entre-Sambre-et-Meuse. — Charleroy à Vireux (France) ... Embranchements de Couvin, de Florennes, de Laneffe, de Mortaimé et de Philippeville et de la Sambre à Marcinelle	62,478	3,100	65,578		23,678	41,900	65,578	»
Grand Central belge. — Entre-Sambre-et-Meuse. — Embranchements de Couvin, de Florennes, de Laneffe, de Mortaimé et de Philippeville et de la Sambre à Marcinelle	45,717	»	45,717		2,251	43,466	43,466	2,251
Grand Central belge. — Est belge. — Louvain à Givet (France)	117,251	2,083	119,334		16,012	103,322	119,334	»
Grand Central belge. — Est belge. — Lodelinsart à Marcinelle, et embranchements industriels	16,124	»	16,124		4,533	11,591	4,533	11,591
Grand Central belge. — Landen à Hasselt (2)	27,964	»	27,964	627,740	»	27,964	27,964	»
Grand Central belge. — Aerschot à Aix-la-Chapelle (Prusse)	62,052	40,208	102,260		6,679	95,581	102,260	»
Grand Central belge. — Nord de la Belgique. — Anvers à Louvain et embranchement de Louvain-Bassins	73,259	»	73,259		15,913	57,346	60,141	13,118
Grand Central belge. — Nord de la Belgique. — Aerschot à Hérenthals	20,535	»	20,535		»	20,535	20,535	»
Grand Central belge. — Nord de la Belgique. — Turnhout à Tilbourg (Pays-Bas)	8,816	23,100	31,916		»	31,916	31,916	»
Grand Central belge. — Anvers à Gladbach (Prusse)	73,241	48,244	121,485		461	121,024	121,485	»
Grand Central belge. — Sichem à Montaigu	3,568	»	3,568		»	3,568	3,568	»
Hasselt à Maeseyck	40,567	»	»	40,567	»	40,567	40,567	»
Liége à Maestricht (Pays-Bas)	18,276	11,007	»	29,283	29,283	»	29,283	»
Liégeois-Limbourgeois — Liége à Hasselt	54,684	»	54,684		»	54,684	51,545	3,139
Liégeois-Limbourgeois — Hasselt à Eindhoven (Pays-Bas)	43,281	17,571	60,852	140,742	»	60,852	60,852	»
Liégeois-Limbourgeois — Liége à Flémalle et embranchements	25,206	»	25,206		»	25,206	7,677	17,529
Malines à Terneuzen (Pays-Bas)	43,900	23,586	»	67,486	4,561	62,925	67,486	»
Nord belge. — Charleroy à Erquelinnes	30,653	»	30,653		30,653	»	29,885	768
Nord belge. — Mons à la frontière vers Hautmont (France)	15,890	»	15,890		15,890	»	15,890	»
Nord belge. — Namur à Liége	72,634	»	72,634	168,878	72,634	»	72,151	483
Nord belge. — Namur à Givet (France)	46,301	3,400	49,701		10,326	39,375	49,701	»
Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)	9,433	»	»	9,433	»	9,433	9,433	»
Termonde à Saint-Nicolas	21,146	»	»	21,146	1,726	19,420	20,356	790
Total. . .	(1) et (2) 1,279,922	201,611	1,481,533		250,092	1,231,441	1,431,864	49,669

(1) Non compris 550 mètres de voie fluviale (passage de l'Escaut : Anvers à la Tête de Flandre).

(2) Y compris 10,220 mètres (section de Landen à Saint-Trond) construits par l'État belge et exploités par le Grand Central belge pour compte de la Société anonyme des chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt.

N° XXXV. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1894.*

DÉSIGNATION		NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE.						NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways		
		STATIONS EXPLOITÉES								
des COMPAGNIES.	du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC., sont ÉTABLIES.	*en commun* avec une ou plusieurs autres administrations.	*exclusivement* par la Compagnie considérée.	Ensemble. (Colonnes 3 et 4.)	Haltes.	Points d'arrêt.	Total. (Colonnes 5, 6 et 7.)	en pleine voie (gares privées).	aux stations.	Total. (Colonnes 9 et 10.)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Anvers à Gand	Belge	1	9	10	1	3	14	»	1	1
	Etranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	1	9	10	1	3	14	»	1	1
Chimay	Belge	4	10	14	»	2	16	3	2	5
	Etranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	10	14	»	2	16	3	2	5
Flandre occidentale	Belge	11	19	30	3	11	44	»	2	2
	Etranger	1	3	4	»	»	4	»	»	»
	Ensemble.	12	22	34	3	11	48	»	2	2
Gand-Eecloo-Bruges	Belge	4	8	12	1	»	13	»	5	5
	Etranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	8	12	1	»	13	»	5	5
Gand à Terneuzen	Belge	4	3	7	»	»	7	»	3	3
	Etranger	2	3	5	»	»	5	»	1	1
	Ensemble.	6	6	12	»	»	12	»	4	4
Grand Central belge	Belge	37	62	99	27	1	127	34	87	121
	Etranger	7	13	20	11	»	31	1	7	8
	Ensemble.	44	75	119	38	1	158	35	94	129
Hasselt à Maeseyck	Belge	1	6	7	1	»	8	1	1	2
	Etranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	1	6	7	1	»	8	1	1	2
Liége à Maestricht	Belge	1	5	6	»	7	13	1	4	5
	Etranger	1	2	3	»	1	4	»	1	1
	Ensemble.	2	7	9	»	8	17	1	5	6
Liégeois-Limbourgeois	Belge	9	14	23	3	1	27	6	23	29
	Etranger	1	2	3	»	»	3	»	»	»
	Ensemble.	10	16	26	3	1	30	6	23	29
Malines à Terneuzen	Belge	6	4	10	1	2	13	»	2	2
	Etranger	2	2	4	1	»	5	»	»	»
	Ensemble.	8	6	14	2	2	18	»	2	2
Nord belge	Belge	18	29	47	6	29	82	24	52	76
	Etranger	1	»	1	»	»	1	»	»	»
	Ensemble.	19	29	48	6	29	83	24	52	76
Taviers à Embresin	Belge	»	»	»	5	4	9	3	3	6
	Etranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	»	»	»	5	4	9	3	3	6
Termonde à Saint-Nicolas	Belge	2	5	7	»	1	8	»	»	»
	Etranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	2	5	7	»	1	8	»	»	»
TOTAUX	Belge	98	174	272	48	61	381	72	185	257
	Etranger	15	25	40	12	1	53	1	9	10
	Ensemble.	113	199	312	60	62	434	73	194	267

N° XXXVI. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1894.*

Comparaison des années 1894 et 1893.

	DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.													
	Anvers à Gand.	Chimay.	Flandre occidentale.	Gand-Eeclo-Bruges.	Gand à Terneuzen.	Grand Central belge.	Hasselt à Maeseyck.	Liége à Maestricht.	Liégeois-Limbourgeois. (1)	Malines à Terneuzen.	Nord belge.	Taviers à Embresin.	Termonde à St-Nicolas.	Ensemble.
Matériel de traction.														
Locomotives. en 1893	13	7	37	8	10	(2) 206	3	(3) 11	29	14	(4) 204	3	6	551
Locomotives. en 1894	13	7	38	10	10	(2) 203	3	(3) 11	29	14	(4) 204	3	6	551
Différences pour 1894.	»	»	+ 1	+ 2	»	— 3	»	»	»	»	»	»	»	»
Tenders . . . en 1893	»	7	36	4	6	128	»	8	20	13	129	»	»	351
Tenders . . . en 1894	»	7	37	6	6	124	»	8	20	13	129	»	»	350
Différences pour 1894.	»	»	+ 1	+ 2	»	— 4	»	»	»	»	»	»	»	— 1
Voitures à vapeur en 1893	»	»	7	»	»	»	»	»	»	3	»	»	»	10
Voitures à vapeur en 1894	»	»	7	»	»	»	»	»	»	3	»	»	»	10
Différences pour 1894.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Matériel de transport.														
Voitures à voyageurs de 1re classe.	5	»	14	3	2	43	»	3	—	5	29	»	1	103
Voitures à voyageurs de 2e —	16	»	23	6	2	42	»	3	—	7	28	»	2	129
Voitures à voyageurs de 3e —	46	7	87	26	9	220	6	11	—	17	65	»	9	503
Voitures à voyageurs mixtes	17	5	20	11	2	(5) 69	2	(6) 16	—	8	(7) 25	6	3	184
Voitures à voyageurs Ensemble.	84	12	144	46	15	374	8	33	(1)	37	147	6	15	921
Fourgons à bagages	14	8	45	7	5	212	2	(8) 14	(1)	12	140	3	4	466
Wagons à marchandises découverts	55	195	317	52	171	5,849	44	219	—	363	3,820	62	30	11,177
Wagons à marchandises fermés.	49	6	138	50	13	585	16	68	—	23	464	»	15	1,427
Wagons à marchandises pr chevaux.	»	»	7	»	»	6	2	»	—	»	10	»	»	25
Wagons à marchandises pr bétail.	3	8	56	»	8	579	16	»	—	50	50	4	7	781
Wagons à marchandises Ensemble.	107	209	518	102	192	7,019	78	287	(1)	436	4,344	66	52	13,410
Véhicules divers	11	1	1	4	2	17	4	1	(1)	7	7	»	2	57
Totaux (véhicules de transport) en 1893	191	230	683	152	214	7,602	92	297	(1)	438	4,638	70	63	14,670
Totaux (véhicules de transport) en 1894	216	230	708	159	214	7,622	92	335	—	492	4,638	75	73	14,854
Différences pour 1894.	+25	»	+ 25	+ 7	»	+ 20	»	+ 38	—	+ 54	»	+ 5	+ 10	+ 184

(1) A la fin de 1894, cette ligne possédait 18 voitures à voyageurs de 3e classe, 8 voitures mixtes et 26 fourgons à bagages. Quant aux wagons à marchandises, la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais n'en a plus qui soient spécialement affectés au réseau Liégeois-Limbourgeois. Actuellement le matériel de l'espèce de cette administration est utilisé indistinctement sur toute l'étendue des lignes qu'elle exploite (1,566 kilomètres). L'effectif total à la fin de 1894 comprenait : 2,879 wagons découverts, 2,557 wagons fermés, 147 wagons pour chevaux, 843 wagons pour bétail et 1,098 véhicules divers.

(2) Dont 2
(3) — 3
(4) — 19
(5) — 9
(6) — 10
(7) — 11
(8) — 4

affectés au service spécial des trains-tramways.

N° XXXVII. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Parcours kilométrique des trains. — Année* 1894.

Comparaison des années 1894 et 1893.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS (1)											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger).				sur les lignes aboutissantes ou étrangères.				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Anvers à Gand	488,003	44,842	2,060	534,905	»	»	»	»	488,003	44,842	2,060	534,905
Chimay	»	58,456	198,287	256,743	»	9,276	27,740	(2) 37,016	»	67,732	226,027	293,759
Flandre occidentale	(3) 932,806	178,896	99,790	1,211,492	84	»	»	84	(3) 932,890	178,896	99,790	1,211,576
Gand-Eecloo-Bruges	270,280	56,194	»	326,474	»	»	»	»	270,280	56,194	»	326,474
Gand à Terneuzen	79,871	54,264	54,518	188,653	»	»	»	»	79,871	54,264	54,518	188,653
Grand Central belge	1,912,929	1,414,532	400,801	3,728,262	84,488	258	»	84,746	1,997,417	1,414,790	400,801	3,813,008
Hasselt à Maeseyck	»	»	102,336	102,336	»	»	»	»	»	»	102,336	102,336
Liége à Maestricht	(4) 249,598	105,108	14,042	368,748	»	»	»	»	(4) 249,598	105,108	14,042	368,748
Liégeois-Limbourgeois	437,385	372,483	»	809,868	»	»	»	»	437,385	372,483	»	809,868
Malines à Terneuzen	(5) 154,223	209,009	123,425	486,657	»	»	»	»	(5) 154,223	209,009	123,425	486,657
Nord belge	(6) 1,646,107	1,147,132	»	2,793,239	»	»	»	»	(6) 1,646,107	1,147,132	»	2,793,239
Taviers à Embresin	»	»	40,000	40,000	»	»	»	»	»	»	40,000	40,000
Termonde à Saint-Nicolas	67,057	14,235	7,553	88,845	13,208	2,609	1,485	17,302	80,265	16,844	9,038	106,147
Totaux pour 1894	6,238,259	3,655,151	1,042,812	10,936,222	97,780	12,143	29,225	139,148	6,336,039	3,667,294	1,072,037	11,075,370
— pour 1893	6,031,769	3,748,634	1,044,138	10,824,541	96,934	11,380	29,787	138,101	6,128,703	3,760,014	1,073,925	10,962,642
Différences pour 1894	+ 206,490	— 93,483	— 1,326	+111,681	+ 846	+ 763	— 562	+ 1,047	+ 207,336	— 92,720	— 1,888	+112,728

(1) Non compris, depuis 1893, le parcours des trains de route, à vide et en manœuvres.

(2) Ces parcours ont été effectués sur la section française de Momignies à Anor, pour le compte de la Compagnie du chemin de fer du Nord français, propriétaire de cette section.

(3) Y compris 99,927 kilomètres parcourus par les voitures à vapeur.

(4) — 111,456 — — par les trains-tramways.

(5) — 243,275 — — par les voitures à vapeur.

(6) — 551,744 — — par les trains-tramways.

N° XXXVIII. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvemen*

NATURE DES TRANSPORTS.		DÉSIGNATION					
		ANVERS A GAND.		CHIMAY.		FLANDRE OCCIDENTALE.	
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs	1re classe. . . . . (nombre.)	43,371	91,727	2,892	5,822	39,209	70,246
	2e — . . . . . (—)	280,860	330,978	27,137	27,884	283,833	300,209
	3e — . . . . . (—)	1,193,525	758,331	259,875	134,877	2,311,768	1,144,923
	Ensemble. (—)	1,517,756	1,181,036	289,904	168,580	2,634,810	1,515,378
Bagages	taxés au minimum . . . . . (colis.)	2,834	1,487	»	»	14,317	32,209
	— au poids . . . . . (quintaux.)	6,043	10,214	1,903	5,006	13,732	
	Ensemble.	—	11,701	—	5,006	—	32,209
Petites marchandises	taxées au minimum . (expéditions.	49,039	20,206	»	»	196,283	82,173
	— au poids . . . . (quintaux.)	48,787	78,363	19,497	25,795	146,016	134,144
	Ensemble.	—	98,569	—	25,795	—	216,317
Grosses marchandises	taxées au minimum . . (expéditions.)	9,829	22,180	»	»	30,698	23,348
	— au poids . . . . . (tonnes.)	57,997	186,419	197,125	322,973	751,423	1,279,552
	Ensemble.	—	208,599	—	322,973	—	1,302,900
Finances. . . . . (groups.)		1,790	1,345	1,311	590	56,039	9,393
Équipages	transportés à grande vitesse. (nombre)	»	»	»	»	8	425
	— à petite — (—)	»	»	27	285	»	»
	Ensemble. (—)	»	»	27	285	8	425
Chevaux et bestiaux (3)	transportés à grande vitesse. (nombre.)	»	»	71	886	1,170	17,958
	— à petite — (—)	20,087	34,516	1,638	22,079	866	9,464
	Ensemble. (—)	20,087	34,516	1,709	22,965	2,036	27,422
Produits extraordinaires . . . . . (francs)		—	22,831	—	25,717	—	22,843
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. (—)		—	1,558,597	—	(4) 571,911	—	3,126,587
Dépenses — — . . — (—)		—	942,171	—	(5) 355,422	—	1,731,575
Excédents des recettes sur les dépenses . (—)		—	616,426	—	216,489	—	1,395,042
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation		—	60.44 p.%	—	62.15p.%	—	55.38 p. %

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises nistrations belges est actuellement opéré sur la *totalité* des frais de transport, *sans distinction de tarifs ;* dès lor

(2) Y compris le mouvement (551,080 voyageurs) et la recette (201,818 francs) des trains-tramways organisés sur la section d

(3) Pour les chemins de fer d'Anvers à Gand, de Gand-Eecloo-Bruges, du Grand Central belge et du Nord belge, le mouvement de ou de *wagons*.

(4) Y compris une somme de 35,000-90 francs représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer Nord français, d

(5) Y compris une somme de 3,714-41 francs dépensée en combustibles par la Compagnie de Chimay, pour l'exploitation du tronç

et recette (1). — *Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice* 1894.

DES COMPAGNIES.

GAND-EECLOO-BRUGES.		GAND A TERNEUZEN.		GRAND CENTRAL BELGE.		HASSELT A MAESEYCK.		LIÈGE A MAESTRICHT.		A REPORTER.	
Mouvement	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement.	Recette.
8,783	14,779	1,692	2,526	119,022	239,721	1,495	2,715	16,143	27,238	232,607	454,774
121,531	118,966	11,169	10,804	614,058	832,462	6,229	9,014	67,574	66,247	1,412,391	1,696,561
464,056	274,274	239,359	176,173	6,360,328	3,014,792	63,048	48,022	981,701 (2)	449,705 (2)	11,873,660	6,001,097
594,370	408,019	252,220	189,503	7,093,408	4,086,975	70,772 (3)	59,751	1,065,418	543,190	13,518,658	8,152,432
1,745	879	631	4,088	24,909	79,730	734	367	»	»	45,170	142,449
1,429	2,320	1,487		21,801		420	872	8,474	8,277	55,289	
—	3,199	—	1,088	—	79,730	—	1,239	—	8,277	—	142,449
51,744	20,244	3,694	1,522	367,065	582,281	25,435	8,268	»	»	693,260	1,035,850
34,965	28,791	25,932	10,116	248,762		10,534	11,441	47,773	32,506	582,266	
—	49,035	—	11,638	—	582,281	—	19,709	—	32,506	—	1,035,850
6,866	7,929	814	967	60,932	9,065,340	1,056	1,787	»	»	110,195	12,206,486
144,860	222,186	170,224	114,181	4,279,293		10,631	64,486	588,107	595,138	6,529,960	
—	230,115	—	115,148	—	9,065,340	—	66,273	—	595,138	—	12,206,486
4,452	1,224	386	852	22,118	4,424	1,294	394	3,733	1,019	91,123	19,241
10	192	»	»	34	1,266	»	»	1	12	53	1,595
»	»	»	»	86	3,379	»	»	»	»	113	3,664
10	192	»	»	120	4,645	»	»	1	12	166	5,259
9,536	9,270	»	»	2,640	5,978	1	16	151	2,728	—	36,836
41,079	18,757	488	4,259	72,316	75,351	522	6,920	604	6,844	—	178,190
50,615	28,027	488	4,259	74,956	81,329	523	6,936	755	9,572	—	215,026
—	50,676	—	47,945	—	211,511	—	17,675	—	77,945	—	477,143
—	770,487	—	670,433	—	14,116,235	—	171,977	—	1,267,659	—	22,253,886
—	418,033	—	334,842	—	7,042,816	—	164,754	—	698,524	—	11,688,137
—	352,454	—	335,591	—	7,073,419	—	7,223	—	569,135	—	10,565,749
—	54.25 p.%	—	49.94 p.%	—	49.89 p. %	—	95.80 p.%	—	55.10 p.%	—	—

d'équipages et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les admi- il n'est plus possible d'indiquer le chiffre exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.
Liége à Visé.
animaux est exprimé par le nombre de *têtes ;* pour les autres lignes concédées ce mouvement est représenté par le nombre d'*expéditions*

chef de l'exploitation de la section française de Momignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la Compagnie de Chimay.
dont il est question dans le renvoi (4) ci-dessus.

N° XXXVIII. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement et*

NATURE DES TRANSPORTS.		DÉSIGNATION					
		REPORTS.		LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.		MALINES A TERNEUZEN.	
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs	1re classe. . . . . (nombre.)	232,607	454,774	18,859	41,537	16,894	20,571
	2e — . . . . . (—)	1,412,391	1,696,561	153,695	225,990	82,297	66,648
	3e — . . . . . (—)	11,873,660	6,001,097	740,112	472,160	569,956	242,298
	Ensemble. (—)	13,518,658	8,152,432	912,666	739,687	669,147	329,517
Bagages	taxés au minimum . . . . . (colis.)	45,170	142,449	4,681	2,280	2,752	1,410
	— au poids . . . . . (quintaux.)	55,289		4,050	10,619	2,110	3,130
	Ensemble.	—	142,449	—	12,899	—	4,540
Petites marchandises	taxées au minimum. . (expéditions.)	693,260	1,035,850	112,109	38,005	57,066	52,101
	— au poids. . . . . (quintaux.)	582,266		101,204	141,685	31,548	
	Ensemble.	—	1,035,850	—	179,690	—	52,101
Grosses marchandises	taxées au minimum. . (expéditions.)	110,195	12,206,486	15,447	18,536	5,725	7,729
	— au poids. . . . . (tonnes.)	6,529,960		1,179,753	1,623,244	633,086	790,570
	Ensemble.	—	12,206,486	—	1,641,780	—	798,299
Finances . . . . . (groups.)		91,123	19,241	6,174	1,982	18,463	3,990
Équipages	transportés à grande vitesse. (nombre.)	53	1,595	20	540	»	»
	— à petite — (—)	113	3,664	»	»	3	49
	Ensemble. (—)	166	5,259	20	540	3	49
Chevaux et bestiaux (2)	transportés à grande vitesse. (nombre.)	—	36,836	230	5,819	10	189
	— à petite — (—)	—	178,190	2,476	28,851	209	2,111
	Ensemble. (—)	—	215,026	2,706	34,670	219	2,300
Produits extraordinaires. . . . . (francs.)		—	477,143	—	48,302	—	74,735
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. (—)		—	22,253,886	—	2,659,550	—	1,265,531
Dépenses — — . . — (—)		—	11,688,137	—	1,720,273	—	725,875
Excédents des recettes sur les dépenses. (—)		—	10,565,749	—	939,277	—	539,656
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation		—	—	—	64.68 p. %	—	57.36p.%

(1) *Voir* note de renvoi (1) de la page précédente.
(2) *Voir* note de renvoi (3) de la page précédente.
(3) 1,652 envois taxés *par expédition* et 12,176 tarifés *par tête.*
(4) 7,012 — — — et 146,119 — —
(5) 8,664 — — — et 158,295 — —

recette (1). — *Dépenses et bénéfices de l'exploitation. – Exercice* 1894. (*Suite.*)

DES COMPAGNIES.								PROPORTION P. °/₀ relativement A LA RECETTE	
NORD BELGE.		TAVIERS A EMBRESIN.		TERMONDE A SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE.			
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	de chaque tarif.	générale.
349,563	627,069	»	»	2,581	2,624	661,060	1,156,548	8.95	2.78
954,757	934,863	40,556	9,973	27,615	18,812	2,630,755	2,942,874	22.77	7.08
5,484,286	2,037,497	»	»	205,776	71,874	18,873,790	8,824,926	68.28	21.22
6,788,606	3,599,429	40,556	9,973	235.972	93,310	22,165,605	12,924,348	100. »	31.08
»	»	»	»	700	350	53,303	339,844	100. »	0.82
69,328	178,955	»	»	540	651	131,317			
—	178,955	—	»	—	1,001	—	339,844	100. »	0.82
»	»	»	»	42,753	15,319	905,188	1,893,182	100. »	4.55
372,828	592,587	2,493	2,788	20,238	14,847	1,110,577			
—	592,587	—	2,788	—	30,166	—	1,893,182	100. »	4.55
»	»	»	»	3,812	2,575	135,179	24,190,527	100. »	58.16
7,798,469	9,380,516	65,508	68,764	82,379	92,107	16,289,155			
—	9,380,516	—	68,764	—	94.682	—	24,190,527	100. »	58.16
66,363	13,020	»	»	8,965	599	191,088	38,832	100. »	0.09
»	»	»	»	»	»	73	2,135	17.39	0.01
1,192	6,431	»	»	»	»	1,308	10,144	82.61	0.02
1,192	6,431	»	»	»	»	1,381	12,279	100. »	0.03
»	»	»	»	19	99	(3)	42,943	14.52	0.10
12,637	42,506	»	»	209	1,117	(4)	252,775	85.48	0.61
12,637	42,506	»	»	228	1,216	(5)	295,718	100. »	0.71
—	1,294,062	—	1,440	—	1,368	—	1,897,050	100. »	4.56
—	15,107,506	—	82,965	—	222,342	—	41,591,780	—	100. »
—	5,729,161	—	41,552	—	181,986	—	20,086,984		
—	9,378,345	—	41,413	—	40,356	—	21,504,796		
—	37.92 p. °/₀	—	50.08 p. °/₀	—	81.85 p. °/₀	—	48.29 p. °/₀		

N° XXXIX. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies.*

Comparaison des

N°s D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU PERSONNEL.	Anvers à Gand.	Chimay.
	A. *Fonctionnaires et employés de tous grades.*		
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, directeurs généraux, inspecteurs généraux ou principaux, directeurs gérants ou directeurs de l'exploitation)	1	1
2	Ingénieurs en chef-directeurs	»	»
3	Chefs de service (directeurs, inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs, contrôleurs, etc.) .	3	2
4	Inspecteurs, ingénieurs, chefs de division, sous-inspecteurs, etc.	»	»
5	Agents commerciaux.	»	»
6	Chefs de bureau, sous-chefs de service, conducteurs, contrôleurs, sous-chefs de bureau, payeurs, chefs de dépôt, surveillants principaux, commis-chefs, vérificateurs, etc.	»	4
7	Chefs, sous-chefs et assistants de station; chefs de halte	15	10
8	Capitaines et seconds de steamers	4	»
9	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	2	1
10	Chefs de traction, surveillants du service des locomotives et des trains, etc.	1	»
11	Chefs et sous-chefs de section ou de district, surveillants de la voie, etc.	»	2
12	Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis-agréés, surnuméraires, etc.	24	27
13	Facteurs de station et surveillants de gare	9	2
14	Chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins	17	11
	Ensemble (rubrique *A*).	76	60
	B. *Agents divers et ouvriers.*		
15	Agents du service de la traction et du matériel et hommes de métier (chefs et sous-chefs d'atelier ou premiers ajusteurs, chefs de remise, contremaîtres, chefs et sous-chefs ouvriers, chefs-machinistes, machinistes, chauffeurs, clemans, visiteurs, mécaniciens, ajusteurs, forgerons, menuisiers, peintres, manœuvres, etc.	101	36
16	Agents de la route (chefs et ouvriers piqueurs, chefs et ouvriers piocheurs, cantonniers, gardes et gardiennes de barrières, pontonniers, gardes-route, gardes-signaux, signaleurs, etc. . .	114	75
17	Ouvriers de station (annotateurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, magasiniers, peseurs, transbordeurs, camionneurs, veilleurs, nettoyeurs, lampistes, porteurs d'avis ou de télégrammes, hommes d'équipes, manœuvres, etc.	147	21
18	Agents du service de bateaux (bateliers, matelots, etc.).	15	»
19	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.).	11	1
	Ensemble (rubrique *B*).	388	133
	Totaux (rubriques *A* et *B*) pour 1894. . .	464	193
	— — pour 1893. . .	448	194
	Différences pour 1894	+ 16	— 1

— *Personnel.* — *Effectif au* 31 *décembre* 1894.

années 1894 et 1893.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.											TOTAUX.	
Flandre occidentale.	Gand-Eecloo-Bruges.	Gand à Terneuzen.	Grand Central belge.	Hasselt à Maeseyck.	Liége à Maestricht.	Liégeois-Limbourgeois.	Malines à Terneuzen.	Nord belge.	Taviers à Embresin.	Termonde à Saint-Nicolas.	1894.	1893.
1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	15	15
»	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	3	3
5	1	2	25	1	3	1	3	1	»	»	47	46
»	»	1	18	»	»	2	»	12	»	»	33	31
»	»	2	3	»	»	2	1	»	»	»	8	7
8	4	2	119	1	3	6	5	18	»	1	171	171
26	14	9	148	6	13	26	16	49	»	5	337	332
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	4
2	1	»	»	»	»	1	1	82	2	1	93	93
»	1	1	»	»	»	3	»	»	»	1	7	8
1	1	1	18	2	3	7	»	14	»	»	49	48
107	23	14	308	4	32	54	40	252	»	10	895	857
69	6	5	110	»	4	15	7	75	1	2	305	295
54	7	10	238	2	17	54	22	196	4	4	636	625
273	59	48	991	18	76	172	96	700	8	26	2,603	2,535
234	51	46	1,614	12	59	124	142	934	6	26	3,385	3,404
490	99	52	939	39	119	229	161	549	6	41	2,913	2,887
157	56	18	618	6	44	214	89	487	1	15	1,873	1,858
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	15	13
4	»	3	45	1	2	6	2	86	»	2	163	161
885	206	119	3,216	58	224	573	394	2,056	13	84	8,349	8,323
1,158	265	167	4,207	76	300	745	490	2,756	21	110	10,952	10,858
1,144	257	162	4,187	76	271	745	462	2,784	17	111	10,858	—
+ 14	+ 8	+ 5	+ 20	»	+ 29	»	+ 28	— 28	+ 4	— 1	+ 94	—

N° XL. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies.*

Comparaison des

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	NATURE ET CAUSE DES ACCIDENTS.																			
	PAR LE FAIT DU SERVICE. (Collisions et déraillements.)												PAR LE FAIT DES VICTIMES OU (Imprudence, circulation sur la voie,							
	Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des Compagnies.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	2
Chimay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	2
Flandre occidentale	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	2	3	3	»	6
Gand-Eecloo-Bruges	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	2	»	»	2
Gand à Terneuzen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand Central belge	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	1	»	5
Hasselt à Maeseyck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Liége à Maestricht	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Liégeois-Limbourgeois	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	12	»	12
Malines à Terneuzen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	2
Nord belge	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	2	11	»	13
Taviers à Embresin	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Termonde à Saint-Nicolas	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAUX pour 1894	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	3	1	5	14	30	»	44
— pour 1893	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	4	»	6	12	26	2	40
Différences pour 1894	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—1	—1	+1	—1	+2	+4	—2	+4

— *Accidents survenus aux personnes.* — *Année* 1894.

années 1894 et 1893.

3 CIRCONSTANCES DIVERSES. anœuvres des trains, ivresse, suicide, etc.								TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.															
Personnes étrangères non voyageurs.				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Personnes étrangères non voyageurs.				Ensemble.			
Tués.	Blessées.	Contusionnées.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessées.	Contusionnées.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
1	»	»	1	2	1	»	3	»	»	»	»	1	1	»	2	1	»	»	1	2	1	»	3
»	»	»	»	»	2	»	2	»	»	»	»	»	2	»	2	»	»	»	»	»	2	»	2
3	2	»	5	7	6	»	13	1	1	»	2	3	3	»	6	3	2	»	5	7	6	»	13
»	»	»	»	2	»	1	3	»	»	1	1	2	»	»	2	»	»	»	»	2	»	1	3
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
12	4	»	16	16	5	»	21	»	»	»	»	4	1	»	5	12	4	»	16	16	5	»	21
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1	3	1	5	1	16	1	18	»	1	»	1	»	12	»	12	1	3	1	5	1	16	1	18
»	»	»	»	2	»	»	2	»	»	»	»	2	»	»	2	»	»	»	»	2	»	»	2
5	8	»	13	7	20	»	27	»	1	»	1	2	11	»	13	5	8	»	13	7	20	»	27
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
2	»	»	2	2	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	2	2	»	»	2
24	17	1	42	39	50	2	91	1	3	1	5	14	30	»	44	24	17	1	42	39	50	2	91
14	12	2	28	28	42	4	74	2	4	»	6	12	26	2	40	14	12	2	28	28	42	4	74
+10	+5	−1	+14	+11	+8	−2	+17	−1	−1	+1	−1	+2	+4	−2	+ 4	+10	+5	−1	+14	+11	+ 8	− 2	+17

PARTIE B.

POSTES.

POSTES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1er. SERVICE INTERNATIONAL.

Parmi les faits intéressant le service international, il y a lieu de relever, en 1894 :

a) l'adhésion de l'Uruguay à l'arrangement de Vienne du 4 juillet 1891, relatif au service international des mandats-poste ;

b) l'extension à Walfisch-Bay, au Bechuanaland, à l'État libre d'Orange, à Lamu, à Mombasa et au Transvaal (Afrique) ainsi qu'à Sarawak (Océanie), de l'échange des mandats-poste qui fonctionne par l'entremise du Post-Office britannique ;

c) la participation des bureaux autrichiens fonctionnant à Beyrouth, Constantinople, Salonique et Smyrne, au service des envois recommandés contre remboursement ;

d) l'adhésion du Chili aux arrangements de Vienne du 4 juillet 1891, concernant le service des recouvrements, l'échange des lettres avec valeur déclarée et, enfin, le service des abonnements-poste.

§ 2. SERVICE INTÉRIEUR.

Un arrêté ministériel en date du 30 septembre a réduit les dimensions minima des cartes postales de fabrication particulière de 9 à 6 centimètres en hauteur et de 14 à 9 centimètres en largeur.

En outre, le titre « *Carte postale* » ou « *Postkaart* » a cessé d'être requis pour les mêmes cartes, à partir de la date précitée.

Annexes à consulter.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1er. MOUVEMENT GÉNÉRAL.

I, p. B. 14, et III, p. B, 18.

Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* comprend :

		EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.
Lettres de toutes catégories	En 1894	75,148,796	30,798,815	105,947,611
	En 1893	72,296,026	30,011,696	102,307,722
	Différences en 1894	+ 2,822,770 ou + 3.90 p. %	+ 787,119 ou + 2.62 p. %	+ 3,609,889 ou + 3.53 p. %
Cartes postales	En 1894	35,524,398	6,977,737	42,502,135
	En 1893	33,320,300	6,875,466	40,195,766
	Différences en 1894	+ 2,204,098 ou + 6.61 p. %	+ 102,271 ou + 1.49 p. %	+ 2,306,369 ou + 5.74 p. %
Totaux	En 1894	110,643,194	37,776,552	148,419,746
	En 1893	105,616,326	36,887,162	142,503,488
	Différences en 1894	+ 5,026,868 ou + 4.76 p. %	+ 889,390 ou + 2.41 p. %	+ 5,916,258 ou + 4.15 p. %

Les cartes de visite sous enveloppe ouverte, affranchies à fr. 0-05 pour l'intérieur, ne figurent pas au tableau ci-dessus, bien qu'elles puissent porter des annotations manuscrites équivalant à une correspondance. Le nombre de ces cartes est, pour 1894, de 4,550,468 contre 4,235,556 en 1893. C'est, pour 1894, 314,912 cartes ou 7.44 p. c. en plus.

I, p. B, 14, et III, p. B, 18.

En 1894, le poste a, en outre, transporté 20,578,796 lettres de service. C'est, sur 1893 (19,103,155), une augmentation de 1,475,641 lettres ou de 7.72 p. c.

Le mouvement général des *envois postaux autres que les correspondances manuscrites* est indiqué au tableau ci-après :

Annexes à consulter.

	JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.
En 1894	103,449,177	82,263,614	4,814,888	1,368,627
En 1893	108,221,087	80,579,743	4,416,620	1,291,511
Différences en 189 . . .	— 4,771,910 ou — 4.41 p. %	+ 1,683,871 ou + 2.09 p. %	+ 398,268 ou + 9.02 p. %	+ 77,116 ou + 5.97 p. %

La décomposition de ces chiffres est donnée à l'annexe III.

§ 2. LETTRES ORDINAIRES.

Le nombre des lettres ordinaires échangées *entre les bureaux belges,* qui avait été de 71,505,520 en 1893, s'est élevé à 74,047,972 en 1894, soit en plus 2,742,452 lettres ou 3.85 p. c. III, p. B, 18.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger,* est pour 1894, de 89,500,071.

C'est une moyenne de 14.11 lettres par habitant, en prenant pour base du calcul, la population du royaume au 31 décembre 1894 (6,341,958 habitants). Cette moyenne était de 13.75 par habitant, pour 1893.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1894, de 5.14 pour mille lettres expédiées (459,303 sur 89,349,403).

En 1894, *il est tombé en rebut* 174,688 lettres originaires de Belgique. III, p. B, 18.
Sur ce nombre 99,846 lettres (57.16 p. c.) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

En 1893, il y avait eu 177,754 lettres-rebut, dont 100,204 (56.57 p. c.) avaient été replacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1894, de 3,292 dont 116 renfermaient des valeurs au porteur montant ensemble à 6,915 francs. Il en a été retrouvé 1,469 ou 44.62 p. c., parmi lesquelles 20 contenaient pour fr. 1,028-10 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été pour 1893 de 3,576 dont 87 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 6,523-08. Sur ce nombre, 930 lettres ou 26.01 p. c., dont 12 renfermaient pour fr. 1,408-91 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

Le nombre des *lettres ordinaires internationales* était de 28,834,442 en 1893 ; il est de 29,527,147 en 1894 ; augmentation : 692,705 ou 2.40 p. c. III, p. B, 18.

§ 3. LETTRES RECOMMANDÉES.

Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, s'est élevé de 747,957 en 1893 à 824,779 en 1894, soit 76,822 envois ou 10.27 p. c. en plus pour 1894. III, p. B, 18.

Annexes à consulter.

Sept objets recommandés ont été perdus dans le service belge en 1894.

Le *mouvement international* a donné lieu, en 1894, à un échange de 1,124,939 lettres recommandées. C'est, sur 1893 (1,039,112), un accroissement de 85,827 ou de 8.26 p. c.

§ 4. LETTRES ASSURÉES.

II, p. B, 16, et III, p. B, 18.

En 1894, il a été expédié 246,045 lettres assurées *en provenance et à destination* du royaume, d'une valeur totale de fr. 295,725,597-40. C'est, sur 1893, une augmentation de 3,496 en nombre et de fr. 6,805,658-12 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,202 francs pour 1894; il était de 1,261 francs en 1891, de 1,202 francs en 1892 et de 1,191 francs en 1893.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1894, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 104,736-10. C'est, sur 1893, une augmentation de fr. 315-90. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 45,026-70 en 1894, contre fr. 44,288-70 en 1893, soit une augmentation de 738 francs.

En *service international*, il a été échangé 146,729 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 131,066,846-51. Comparativement au mouvement de 1893, c'est une augmentation de 8,587 en nombre et de fr. 9,001,107-21 en valeur.

Le *mouvement général* des lettres assurées (service intérieur et service international) atteint donc, en 1894, le nombre de 392,774 envois, représentant une valeur de fr. 426,790,443-91, avec un produit de fr. 224,121-20.

Deux lettres-valeur ont été perdues en 1894.

§ 5. ENVOIS EXPRÈS.

III, p. B, 19.

Le mouvement des envois exprès ne cesse de progresser. Le nombre de ceux qui ont été remis dans le royaume a été, en 1894, de 1,153,615, dont 1,105,396 dans le rayon local du bureau de destination et 48,219 en dehors de ce rayon; 68,838 envois ont été délivrés par la Poste et 1,084,777 par le Télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1893 (1,004,322), l'augmentation est de 149,293 (ou 14.87 p. c.).

III.

Opérations pour compte de tiers.

A. MANDATS ET BONS DE POSTE.

§ 1er. MANDATS (SERVICE INTÉRIEUR).

II, p. B, 16, et III, p. B. 18 et 19.

En 1894, il a été délivré 1,063,354 (1) mandats, pour une valeur totale

(1) Ce chiffre comprend 31,047 mandats émis sans taxe, pour les besoins divers du service.

Annexes à consulter.

de fr. 105,226,005-72 (déduction faite de 93,835 titres, s'élevant ensemble à fr. 27,440,995-27 émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; l'augmentation sur l'exercice précédent est donc de 55,462 mandats (3.45 p. c.), pour un montant de fr. 3,351,221-87 (3.29 p. c.). La taxe perçue de ce chef s'est accrue de fr. 6,979-70 (2.02 p. c.).

La valeur moyenne du mandat, qui était de fr. 99-11, en 1893, est descendue, en 1894, à fr. 98-96.

§ 2. BONS DE POSTE.

Le mouvement des bons de poste continue à s'accentuer.

II, p. B, 16, et III, p. B, 18 et 19.

Pendant le dernier exercice, il a été délivré 1,128,547 bons, représentant une somme de 9,432,382 francs, soit en plus, sur l'année précédente, 64,027 titres (6.01 p. c.), d'un montant global de 463,817 francs (5.17 p. c.).

La taxe perçue sur ces valeurs a dépassé de fr. 3,787-85 (5.67 p. c.) celle de 1893.

§ 3. MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

L'émission des mandats internationaux accuse également une sensible progression.

II, p. B, 16, et III, p. B, 18 et 19.

Le nombre de titres délivrés, en 1894, s'élève à 336,697, soit une augmentation de 17,030 (5.33 p. c.) sur l'exercice précédent.

Le montant de ces mandats et le produit des taxes ont atteint les chiffres respectifs de fr. 16,725,522-04 et fr. 196,977-26, ce qui donne en plus, pour 1894, fr. 823,115-27 (5.17 p. c.) et fr. 9,882-79 (5.28 p. c.).

B. EFFETS DE COMMERCE.

§ 1er. ACCEPTATION.

En 1894, 42,276 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 8,455-20, soit une augmentation de 2.52 p. c. comparativement à l'exercice précédent (41,258 effets, ayant rapporté fr. 8,247-60 de taxes).

II, p. B, 16, et III, p. B, 18 et 19.

Il a été fait 298 protêts par huissiers et 202 par agents des postes.

§ 2. ENCAISSEMENT.

Le service d'encaissement des effets de commerce a continué de progresser.

II, p. B, 16, et III, p. B, 18 et 19.

Il a été déposé, en 1894, 2,126,067 effets s'élevant ensemble à fr. 470,570,715-55. C'est, sur 1893, une augmentation de 85,440 en nombre (4.19 p. c.) et de fr. 7,432,625-67 (1.60 p. c.) sous le rapport de la valeur.

Les taxes perçues se sont élevées à fr. 728,422-55, dépassant de fr. 20,511-50 ou 2-90 p. c., le produit de l'exercice précédent.

Annexes à consulter.

Il a été dressé 41,282 protêts par huissiers et 98,329 par les agents des postes.

C. COUPONS D'ACTIONS ET D'OBLIGATIONS; TITRES AMORTIS.

II, p. B, 17, et III, p. B, 18 et 19.

Il a été déposé, en 1894, 145,483 coupons (1) et titres amortis, montant ensemble à fr. 1,225,517-13.

Le nombre de ces valeurs, déposées en 1893, avait été de 152,956 et le montant, de fr. 1,352,420-70.

Il y a donc eu diminution de 7,473 (4.89 p. c.) quant au nombre des valeurs, et de fr. 126,903-57 (9.38 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'est élevé, en 1893, à fr. 2,960-45, n'a atteint, en 1894, que fr. 2,754-10, soit une différence en moins de fr. 206-35 (6.97 p. c.) sur l'exercice écoulé.

D. QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

II, p. B, 17, et III, p. B, 18 et 19.

La forte progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement, s'est maintenue en 1894.

L'augmentation du nombre de titres déposés (4,673,432) est de 357,576 (8.29 p. c.) et celle du montant de ces titres (fr. 174,191,438-66), de fr. 17,766,839-28 (11.36 p. c.).

La recette du chef de la taxe s'est élevée à fr. 765,545-05, soit une différence en plus de fr. 54,493-15 (7.66 p. c.).

Les chiffres indiqués ci-dessus comprennent 38,423 quittances de remboursement, d'une somme de fr. 597,579 et qui ont rapporté fr. 6,519-10 de taxe.

E. RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

II, p. B, 17, et III, p. B, 18 et 19.

Le chiffre des dépôts de valeurs de recouvrement, qui se traduisait, en 1893, par 74,499 titres, est tombé à 72,866.

La diminution a donc été de 1,633 (2.19 p. c.).

Le montant de ces dépôts s'est élevé à fr. 2,883,492-41, contre fr. 2,857,972-76 en 1893, soit une augmentation de fr. 45,519-65 (1.60 p. c.).

Les Offices étrangers nous ont transmis 70,456 valeurs, d'où une augmentation de 7,800 (12.45 p. c.); ces valeurs s'élevaient ensemble à fr. 3,244,957-96, accusant ainsi une augmentation de fr. 256,595-84 (8.59 p. c.).

La rétribution d'encaissement prélevée en Belgique (fr. 8,229-30) a augmenté de fr. 673-10 (8.91 p. c.).

F. ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

II, p. B, 17, et III, p. B, 18 et 19.

Il a été souscrit, en 1894, 573,075 abonnements ayant produit une taxe de fr. 41,046-64.

---

(1) Non compris les coupons des emprunts de l'État, qui sont payés sans frais et dont il n'est pas passé écriture par les bureaux de poste.

Ces chiffres, comparés à ceux de l'exercice 1893, accusent une augmentation de 81,705 (28.04 p. c.) quant au nombre, et de fr. 2,954-74 (7.76p. c.) du chef de la taxe.

G. CAISSE D'ÉPARGNE ET DE RETRAITE.

Le service postal de la Caisse générale d'épargne et de retraite continue à se développer sensiblement, ainsi que le démontrent les tableaux ci-après, qui résument les diverses opérations accomplies.

Caisse d'épargne.

	VERSEMENTS.		REMBOURSEMENTS.		Livrets existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1894	1,527,654	118,145,397	408,120	86,227,434 66	798,174	289,479,741 32
En 1893	1,312,695	108,426,404	361,789	77,603,851 46	715,470	258,088,312 »
Différences en 1894 . . .	+ 214,959	+9,718,993	+ 46,331	+ 8,623,583 20	+ 82,704	+31,391,429 32
	ou +16.38 p. °/o	ou+ 8.96 p. °/o	ou+12.81 p. °/o	ou+11.11 p. °/o	ou +11.56 p. °/o	ou +12.16 p. °/o

	Achats de fonds publics.		Réalisations de fonds publics.		Carnets de rentes existant au 31 décembre	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	VALEUR NOMINALE.
En 1894	6,982	18,650,664 08	3,116	8,261,559 67	15,278	62,729,100
En 1893	5,384	14,526,183 03	2,739	7,401,200 99	13,389	54,078,900
Différences en 1894 . . .	+ 1,598	+4,124,481 05	+ 377	+ 860,358 68	+ 1,889	+ 8,650,200
	ou +29.68 p. °/o.	ou+28.39 p. °/o.	ou +13.76 p. °/o.	ou +11.62 p. °/o.	ou +14.11 p. °/o	ou +16 p. °/o

Caisse de retraite.

	Versements.		Paiements de rentes.		Remboursements de capitaux.		Paiements de frais funéraires.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1894.	35,317	639,867	9,247	407,188 96	229	17,512 10	14	350
En 1893.	27,682	526,892	7,753	344,120 94	162	21,747 46	21	525
Différence en 1894 . .	+ 7,635	+112,975	+ 1,494	+63,068 02	+ 67	— 4,235 36	— 7	— 175
	ou+ 27.58 p. °/o	ou+ 21.44 p. °/o	ou+ 19,27 p.°/o	ou+ 18.33 p. °/o	ou+ 41.36 p. °/o	ou— 19.48 p. °/o	ou— 33.33 p °/o	ou— 33.33 p.°/o

Des renseignements plus détaillés figurent dans le compte rendu publié par l'Administration de la Caisse générale d'épargne et de retraite.

H. TIMBRAGE DE PAPIERS ET DÉBIT DE PAPIERS TIMBRÉS.

Les droits perçus pour le compte de l'Administration de l'Enregistrement, du chef de papiers à timbrer à l'extraordinaire, se sont élevés, en 1894, à fr. 38,375-42; cette somme est inférieure de fr. 6,353-73 ou 14.20 p. c. au montant des droits perçus en 1893 (fr. 44,729-15).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait été de fr. 201,298-15, en 1893, est tombée, en 1894, à fr. 193,094-79, soit une diminution de fr. 8,203-36 ou 4.08 p. c.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il n'y avait, à la fin de 1875, que 486 bureaux; au 31 décembre 1894, ce nombre s'élève à 836 bureaux répartis entre 780 localités.

Parmi ces 836 bureaux se trouvent 248 sous-perceptions, 8 bureaux de dépôts de poste et 37 dépôts-relais.

97 boîtes aux lettres nouvelles ont été établies en 1894; le nombre en est ainsi porté à 6,941.

	En 1894.	En 1893.	Différences pour 1894.	
Boîtes attachées aux malles-poste . .	91	94	—	3
— — aux trains vicinaux. .	74	68	+	6
Lettres recueillies dans les boîtes des malles-poste	395,295	406,975	—	11,680

V.

Distribution et transmission des correspondances.

§ 1er SERVICE DE DISTRIBUTION.

Le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était, en 1893, de 3,250. En 1894, il s'est élevé à 3,288; augmentation : 38.

Le nombre des distributions journalières, dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 ou 3 dans 560 localités, de 4 ou 5 dans 150 localités, de 6 ou 7 dans 7 localités et de 10 dans 1 localité.

4 dépôts-relais n'ont qu'une seule distribution.

Des 1,894 communes rurales, non pourvues de bureau ou ayant un bureau sans service de distribution (114), il y en a 8 qui sont desservies dix fois par jour (faubourgs de Bruxelles); 4 qui sont desservies sept fois, comme les grandes villes avec lesquelles elles forment une même agglomération, 2 sont desservies cinq fois, 10 quatre fois, 28 trois fois, 393 deux fois et 1,449 une fois.

Annexes à consulter.

§ 2. SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Les lignes parcourues par les bureaux ambulants étaient, en 1894, au nombre de 19, sur lesquelles circulaient 25 bureaux ambulants effectuant 62 voyages quotidiens. En 1893, le nombre de ces bureaux a été de 24 faisant par jour 61 voyages.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1893, de 6,072 kilomètres ; en 1894, il a été de 6,155 kilomètres.

Services de malles-poste. — Ces services ont été, en 1894, au nombre de 95, soit 3 de moins qu'en 1893 (98).

Le trajet journalier moyen des malles-poste était, en 1893, de 3,995 kilomètres ; en 1894, il n'a été que de 3,865 kilomètres ; diminution : 130 kilomètres.

En 1894, les services de malles-poste ont transporté approximativement 216,445 voyageurs, soit 20,075 voyageurs de moins qu'en 1893 (236,520).

Tous les bureaux de poste établis dans les localités non pourvues d'une station de chemin de fer, sont chargés, comme auxiliaires de l'Administration des chemins de fer, du service des petits colis jusqu'au poids de 5 kilogrammes.

VI.

Personnel.

L'effectif comprenait à la fin de l'année :

	En 1894.		En 1893.		Différences pour 1894.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, sous-percepteurs et agents de dépôt	2,087	153	2,059	154	+ 28	— 1
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes	3,436	17	3,395	17	+ 41	»
Totaux.	5,523	170	5,454	171	+ 69	— 1
	5,693		5,625		+ 68	

VII.

Résultats financiers.

§ 1er. RECETTE.

La recette faite en 1894 s'élève à fr. 19,223,437-76, soit une augmentation de fr. 946,809-70, ou de 5.18 p. c. sur celle de 1893, qui était de fr. 18,276,628-06. IV, p. B, 20, et V, p. B, 20.

§ 2. DÉPENSE.

La dépense s'est élevée en 1894, à la somme de fr. 9,911,084-40, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1894, à 419,766 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 10,330,850-40 et la recette brute à fr. 19,223,437-76, le rapport entre ces deux sommes est de 53.74 p. c., tandis qu'il était, en 1893, de 55.69 p. c.

La recette nette s'élève, pour 1894, à fr. 8,892,587-36.

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas les dépenses qui sont imputées sur le budget de la poste pour les services des paquebots, mais dont il incombe à l'Administration de la marine de rendre compte.

ANNEXES
DE LA PARTIE B.

N° I. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

ANNÉES.	LETTRES PRIVÉES, DE TOUTES CATÉGORIES.							
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.		DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
1870.	32,763,835	»	12,318,696	»	45,082,531	»	»	»
1871.	36,393,474	11.08	15,741,622	27.79	52,135,096	15.64	682,175	»
1872.	37,775,478	3.79	15,415,998	— 2.07	53,191,476	2.02	3,088,410	352.72
1873.	39,348,023	4.16	16,306,836	5.78	55,654,859	4.63	4,657,341	51.32
1874.	41,106,219	4.47	16,902,672	3.65	58,008,891	4.23	5,970,549	28.19
1875.	42,806,823	4.14	17,715,948	4.81	60,522,771	4.33	7,571,800	26.84
1876.	43,491,996	1.61	18,354,580	3.60	61,846,576	2.18	8,893,340	17.45
1877.	44,905,003	3.25	18,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	12.80
1878.	45,307,469	0.90	19,152,644	2.22	64,460,113	1.29	11,130,942	10.96
1879.	48,456,143	6.94	20,570,806	7.40	69,026,949	7.08	14,126,918	26.91
1880	50,868,309	4.89	22,550,749	9.63	73,419,058	6.36	14,778,322	4.61
1881.	54,409,277	6.96	23,218,211	2.96	77,627,488	5.73	16,730,012	13.21
1882.	57,307,849	5.33	24,321,460	4.75	81,629,309	5.16	18,394,220	9.95
1883.	60,314,189	5.25	26,115,115	7.37	86,429,304	5.88	18,853,114	2.49
1884.	61,021,460	1.17	27,182,090	4.09	88,203,550	2.05	19,799,000	5.02
1885.	62,267,599	2.04	29,230,551	7.54	91,498,150	3.74	21,078,720	6.46
1886.	61,933,562	— 0.54	28,810,994	— 1.44	90,744,556	— 0.82	21,053,916	— 0.12
1887.	62,174,789	0.39	24,656,279	—14.42	86,831,068	— 4.31	21,416,148	1.72
1888.	64,563,036	3.84	26,377,297	6.98	90,940,333	4.73	23,212,202	8.39
1889.	68,079,200	5.45	27,388,161	3.83	95,467,361	4.98	28,453,048	22.58
1890.	67,306,796	— 1.13	28,177,695	2.88	95,484,491	0.018	31,014,761	9.00
1891.	68,679,999	2.04	29,122,556	3.35	97,802,555	2.43	31,170,984	0.50
1892.	70,276,390	2.32	29,018,851	— 0.36	99,295,241	1.53	32,914,882	5.59
1893.	72,296,026	2.87	30,011,696	3.42	102,307,722	3.03	33,320,300	1.23
1894.	75,118,796	3.90	30,798,815	2.62	105,917,611	3.53	35,524,398	6.61
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années. . . .	1,407,919	2.00	682,131	2.38	2,090,050	2.11	1,414,270	4.59

(1) Pour les années antérieures à 1870, *voir* le Compte-rendu de 1881, annexe XCI.

ournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1894 (1).

ARTES POSTALES OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.		LETTRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
»	»	»	»	7,961,460	»	46,871,539	»	18,125,198	»
5,174	»	687,349	»	6,851,572	—16.19	49,403,536	5.40	18,033,253	— 0.51
6,591	27.38	3,095,001	350.28	7,337,252	7.08	51,243,101	3.72	22,018,724	22.10
16,120	144.57	4,673,461	51.00	7,966,712	8.58	52,771,524	2.98	25,967,383	17.93
65,312	305.16	6,035,861	29.15	8,139,177	2.16	58,825,598	11.47	30,094,207	15.89
276,800	323.81	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	11.31	33,335,000	10.76
090,980	294.14	9,984,320	27.21	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	31,753,000	— 4.75
639,638	50.29	11,671,296	16.89	9,201,495	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	— 4.03
045,602	24.75	13,176,514	12.89	9,867,993	7.24	68,465,000	— 4.99	28,638,000	— 6.02
593,734	26.79	16,720,652	26.90	10,841,141	9.86	69,712,000	1.82	28,041,000	— 2.11
337,906	28.69	18,116,228	8.35	11,653,250	7.49	71,830,000	3.03	36,673,000	30.78
571,750	7.01	20,301,762	12.06	12,891,656	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000	10.54
192,656	17.38	22,586,876	11.26	13,466,891	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	14.70
417,468	5.36	23,270,582	3.03	13,189,700	— 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.16
949,490	12.05	24,748,490	6.35	13,793,075	4.57	94,522,000	3.51	54,959,000	18.01
460,624	10.33	26,539,344	7.24	13,917,560	0.90	103,559,000	9.56	51,473,000	— 6.34
515,068	1.00	26,568,984	0.11	14,123,401	1.48	94,394,000	— 8.85	55,268,000	7.37
991,091	—27.63	25,407,239	— 4.37	14,816,465	4.90	94,024,000	— 0.39	56,665,000	2.53
272,346	7.05	27,484,548	8.18	15,977,216	7.83	95,837,755	1.93	59,960,862	5.82
878,626	37.60	34,331,674	24.91	17,021,282	6.53	91,546,377	— 4.48	68,457,974	14.17
850,316	— 0.48	36,865,077	7.38	16,567,165	— 2.66	94,639,558	3.37	73,599,461	7.51
055,257	3.50	37,226,241	0.98	18,484,731	11.57	96,287,637	1.74	81,978,680	11.38
345,300	4.79	39,260,182	5.46	17,891,763	— 3 21	100,693,346	4.58	88,274.979	7.68
875,466	8.36	40,195,766	2.38	19,103,155	6.77	108,221,087	7.48	80,579,743	— 8.72
977,737	1.49	42,502,135	5.74	20,578,796	7.72	103,449,177	— 4.41	82,263,614	2.09
219,822	3.53	1,634,092	4.39	711,503	4.04	2,380,560	2.55	2,761,128	3.99

N° II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* (1).

Comparaison des années 1894 et 1893.

		ANNÉES 1894.	ANNÉES 1893.	DIFFÉRENCES pour 1894.
Lettres assurées.				
Nombre de lettres assurées : originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	246,045	242,549	+ 3,496
	— de l'étranger.	70,432	65,518	+ 4,914
	Ensemble.	316,477	308,067	+ 8,410
originaires de l'étranger		76,297	72,624	+ 3,673
	Totaux.	392,774	380,691	+ 12,083
Montant des lettres assurées : originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	295,723,597 40	288,917,959 28	+ 6,805,638 12
	— de l'étranger.	69,858,397 78	63,444,956 99	+ 6,413,440 79
	Ensemble.	365,581,995 18	352,362,916 27	+13,219,078 91
originaires de l'étranger		61,208,448 73	58,620,782 31	+ 2,587,666 42
	Totaux.	426,790,443 91	410,983,698 58	+15,806,745 33
Produit : port		77,723 30	73,685 »	+ 4,038 30
droit proportionnel et droit fixe réunis.		146,397 90	142,008 40	+ 4,389 50
	Totaux.	224,121 20	215,693 40	+ 8,427 80
Nombre de lettres perdues ou spoliées		2	6	— 4
Montant total des valeurs perdues et remboursées		(2) 1,100	(3) 12,190	— 11,090
Mandats et bons de poste.				
Nombre de : mandats de et à destination de l'intérieur		(4) 1,063,354	(5) 1,027,892	+ 35,462
bons de poste		1,128,547	1,064,520	+ 64,027
mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger		336,697	319,667	+ 17,030
	Ensemble.	2,528,598	2,412,079	+ 116,519
mandats originaires de l'étranger.		365,373	352,979	+ 12,394
	Totaux.	2,893,971	2,765,058	+ 128,913
Montant des : mandats de et à destination de l'intérieur		(4)105,226,005 72	(5)101,874,783 85	+ 3,351,221 87
bons de poste		9,432,382 »	8,968,565 »	+ 463,817 »
mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger		16,725,522 04	15,902,406 77	+ 823,115 27
	Ensemble.	131,383,909 76	126,745,755 62	+ 4,638,154 14
mandats originaires de l'étranger.		16,475,311 61	15,899,919 »	+ 575,392 61
	Totaux.	147,859,221 37	142,645,674 62	+ 5,213,546 75
Produit de la taxe. Mandats du service intérieur		352,061 55	345,081 85	+ 6,979 70
Bons de poste		70,552 75	66,764 90	+ 3,787 85
Mandats du service international		(6) 196,977 26	187,094 47	+ 9,882 79
	Totaux	619,591 56	598,941 22	+ 20,650 34
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor. Nombre		12	6	+ 6
Montant		545 75	152 75	+ 393 »
Effets de commerce.				
a. *Acceptation.*				
Nombre d'effets déposés.		42,276	41,238	+ 1,038
Produit de la taxe		8,455 20	8,247 60	+ 207 60
Nombre de protêts . . . . . par huissiers		298	378	— 80
par agents des postes . .		202	164	+ 38
b. *Encaissement.*				
Nombre d'effets . . . . . déposés		2,126,067	2,040,627	+ 85,440
encaissés. . . .		1,967,245	1,887,031	+ 80,214
Montant des effets . . . . . déposés		470,570,715 55	463,138,089 88	+ 7,432,625 67
encaissés .		442,967,676 14	436,311,781 09	+ 6,655,895 05
Produit de la taxe		(7) 728,422 55	707,911 05	+ 20,511 50
Nombre d'effets protestés. . . . . par huissiers . . .		41,282	40,716	+ 566
par agents des postes . .		98,329	93,823	+ 4,506

(1) Outre les valeurs renseignées au présent tableau, la Poste a, en 1894, transporté celles que renfermaient 1,949,718 *lettres recommandées*. Sept de ces lettres ont été perdues dans le service belge.

(2) Dont fr. 1,075 à charge du Trésor.

(3) Dont fr. 11,190 à charge du Trésor.

(4) Non compris 95,855 mandats s'élevant à fr. 27,440,995-27 émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce.

(5) Non compris 94,084 mandats, s'élevant à fr. 27,487,162-92, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce.

(6) Ce chiffre représente le montant des taxes perçues à l'émission, en *Belgique;* la balance des comptes des mandats échangés avec les Offices étrangers donne, comme produit *total* de la taxe, fr. 197,893-97.

(7) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 365-50) et pour le paiement, aux facteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 429-20).

N° II (*suite*). — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste.*

Comparaison des années 1894 et 1893.

	ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1894.
	1894.	**1893.**	
Quittances.			
Encaissement.			
Nombre de quittances déposées (service intérieur)	(1) 4,673,432	4,315,856	+ 357,576
Montant des quittances — déposées	(1)174,191,438 66	156,424,599 38	+17,766,839 28
Montant des quittances — encaissées	146,534,785 96	132,515,823 57	+14,018,962 39
Produit de la taxe	(1) 765,545 05	711,051 90	+ 54,493 15
Abonnements aux journaux.			
Nombre d'abonnements demandés — Journaux belges	359,370	277,504	+ 81,866
Nombre d'abonnements demandés — étrangers	(2) 13,705	13,866	— 161
Totaux	373,075	291,370	+ 81,705
Montant des abonnements souscrits	2,004,543 63	1,851,317 41	+ 153,226 22
Produit de la taxe	41,046 64	38,091 90	+ 2,954 74
Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.			
Encaissement.			
Nombre de coupons et de titres amortis déposés	145,483	152,956	— 7,473
Montant des coupons et des titres amortis — déposés	1,225,517 13	1,352,420 70	— 126,903 57
Montant des coupons et des titres amortis — encaissés	1,197,769 69	1,322,029 40	— 124,259 71
Produit de la taxe	2,754 10	2,960 45	— 206 35
Recouvrements de valeurs avec l'étranger.			
Nombre de valeurs déposées — originaires de l'intérieur	(3) 72,866	74,499	— 1,633
Nombre de valeurs déposées — — l'étranger	70,436	62,636	+ 7,800
Montant des valeurs à recouvrer — — l'intérieur	(3) 2,883,492 41	2,837,972 76	+ 45,519 65
Montant des valeurs à recouvrer — — l'étranger	3,244,957 96	2,988,362 12	+ 256,595 84
Montant des valeurs recouvrées — — l'intérieur	(3) 2,229,945 84	2,225,786 41	+ 4,159 43
Montant des valeurs recouvrées — — l'étranger	2,556,513 45	2,336,806 47	+ 219,706 98
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger	8,229 30	7,556 20	+ 673 10
Nombre de valeurs protestées en Belgique — par huissiers	126	129	— 3
Nombre de valeurs protestées en Belgique — par agents des postes	9	16	— 7

(1) Y compris 38,423 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 597,379 et ayant donné un produit de fr. 6,519-10.
(2) Non compris 1,338 inscriptions à des journaux français, dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.
(3) Ce renseignement fait défaut pour les valeurs belges à destination de la Hongrie et du Chili.

N° III. — *Renseignements*

Comparaison des

DÉSIGNATION DU MOUVEMENT.			LETTRES								CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.
			PRIVÉES				DE SERVICE			Totaux.		
			ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.			
Intérieur.		1894.	74,047,972	824,779	246,045	75,118,796	18,649,956	1,777,428	20,427,384	95,546,180	35,524,398	4,550,4
		1893.	71,305,520	747,957	242,549	72,296,026	17,301,752	1,612,262	18,914,014	91,210,040	33,320,300	4,235,55
		Différences. .	+2,742,452	+ 76,822	+ 3,496	+2,822,770	+1,348,204	+165,166	+1,513,370	+4,336,140	+2,204,098	+ 314,91
International.	Expéditions de Belgique.	1894.	15,452, 099	523,143	70,432	16,045,674	49,348	26,092	75,440	16,121,114	4,061,421	»
		1893.	14,809,418	491,448	65,518	15,366,384	53,872	23,105	76,977	15,443,361	3,850,938	»
		Différences. .	+ 642,681	+ 31,695	+ 4,914	+ 679,290	— 4,524	+ 2,987	— 1,537	+ 677,753	+ 210,483	»
	Expéditions de l'étranger.	1894.	14,075,048	601,796	76,297	14,753,141	51,688	24,284	75,972	14,829,113	2,916,316	»
		1893.	14,025,024	547,664	72,624	14,645,312	79,508	32,656	112,164	14,757,476	3,024,528	»
		Différences. .	+ 50,024	+ 54,132	+ 3,673	+ 107,829	— 27,820	— 8,372	— 36,192	+ 71,637	— 108,212	»
En général.		1894	103,575,119	1,949,718	392,774	105,917,611	18,750,992	1,827,804	20,578,796	126,496,407	42,502,135	4,550,468
		1893.	100,139,962	1,787,069	380,691	102,307,722	17,435,132	1,668,023	19,103,155	121,410,877	40,195,766	4,235,556
		Différences. .	+3,435,157	+ 162,649	+12,083	+3,609,889	+1,315,860	+ 159,781	+1,475,641	+5,085,530	+2,306,369	+ 314,912

(*a*) Y compris 58,423 quittances d'envois contre remboursement.

(*b*) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.

(*c*) Les lettres originaires de l'étranger tombées en rebut sont renvoyées directement par le bureau d'échange sans en tenir attachement

(1) Ces chiffres se décomposent comme il suit :

Exprès pour le rayon local. . .	remis par la Poste	36,909
	— le Télégraphe	1,068,487
Exprès en dehors de ce rayon. .	remis par la Poste	31,929
	— le Télégraphe	16,290
	Total. . .	1,153,615

(2) Le nombre des exprès originaires de l'étranger est compris dans celui de 1,153,615 figurant en tête de la colonne.

statistiques du mouvement postal.

années 1894 et 1893.

JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.	MANDATS ET BONS de poste.		COUPONS d'actions et d'obligations et titres amortis déposés.	EXPRÈS. (Envois de toute nature.)	EFFETS de commerce déposés		QUITTANCES déposées à l'encaissement.	ABONNEMENTS souscrits à la poste		LETTRES tombées en rebut.	Boites louées pour le retrait des correspondances.
				Mandats.	Bons.			à l'acceptation.	à l'encaissement.		aux journaux belges.	aux journaux étrangers.		
							(1)			(a)				
92,635,972	70,995,080	2,681,640	1,062,204	1,063,354	1,128,547	145,483	1,153,615	42,276	2,126,067	4,673,432	359,370	»	116,109	1317
98,331,688	70,463,224	2,343,406	982,592	1,027,892	1,064,520	152,956	1,004,322	41,238	2,040,627	4,315,856	277,504	»	121,003	1480
- 5,695,716	+ 531,856	+ 338,234	+ 79,612	+ 35,462	+ 64,027	— 7,473	+149,293	+ 1,038	+ 85,440	+357,576	+81,866	»	— 4,894	-163
5,993,013	6,051,322	934,440	125,359	336,697	»	»	15,247	»	»	72,866	(b)	»	58,579	»
5,099,731	5,293,675	956,826	139,243	319,667	»	»	22,432	»	»	74,499	(b)	»	56,751	»
- 893,282	+ 757,647	— 22,386	— 13,884	+ 17,030	»	»	— 7,185	»	»	— 1,633	(b)	»	+ 1,828	»
4,820,192	5,217,212	1,198,808	181,064	365,373	»	»	(2)	»	»	70,436	»	13,705	(c)	»
4,789,668	4,822,844	1,116,388	169,676	352,979	»	»	»	»	»	62,636	»	13,866	(c)	»
- 30,524	+ 394,368	+ 82,420	+ 11,388	+ 12,394	»	»	»	»	»	+ 7,800	»	— 161	(c)	»
103,449,177	82,263,614	4,814,888	1,368,627	1,765,424	1,128,547	145,483	1,168,862	42,276	2,126,067	4,816,734	359,370	13,705	174,688	1317
108,221,087	80,579,743	4,416,620	1,291,511	1,700,538	1,064,520	152,956	1,026,754	41,238	2,040,627	4,452,991	277,504	13,866	177,754	1480
- 4,771,910	+ 1,683,871	+ 398,268	+ 77,116	+ 64,886	+ 64,027	— 7,473	+142,108	+ 1,038	+ 85,440	+363,743	+81,866	— 161	—3,066	-163
				+ 128,913										

N° IV. — *Recettes postales de toutes natures.*

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affranchissement des correspondances et des valeurs d'encaissement (moins les effets), des enveloppes timbrées, des cartes postales, des cartes-lettres et des chiffres-taxes.	TAXE sur les effets de commerce à l'acceptation et à l'encaissement.	TAXE d'affranchissement en espèces des journaux. (Abonnements — poste.)	TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.	TAXE SUR LES MAN
						Service interne.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année . .	1894.	16,293,975 73	736,877 75	409,348 70	41,046 64	352,061 55
	1893.	15,551,423 64	716,158 65	375,097 07	38,091 90	345,081 85
Différences pour 1894 .	en plus.	742,552 09	20,719 10	34,251 63	2,954 74	6,979 70
	en moins	»	»	»	»	»

N° V. — *Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales*

QUA

		TIMBRES-POSTE.							
		A 1 centime.	A 2 centimes.	A 5 centimes.	A 10 centimes.	A 20 centimes.	A 25 centimes.	A 35 cent.	A 50 cent.
Résultats de l'année . .	1894. . . .	93,851,226	11,109,700	37,155,047	71,830,840	3,737,448	12,853,409	925,776	1,176,744
	1893. . . .	87,141,043	10,360,411	33,405,042	69,523,082	3,614,919	12,224,348	813,020	1,146,545
Différences pour 1894 .	en plus . .	6,710,183	749,289	3,750,005	2,307,758	122,529	629,061	112,756	30,199
	en moins .	»	»	»	»	»	»	»	»

VA

		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année . .	1894. . . .	938,512 26	222,194 »	1,857,752 35	7,183,084 »	747,489 60	3,213,352 25	324,021 60	588,372 »
	1893. . . .	871,410 43	207,208 22	1,670,252 10	6,952,308 20	722,983 80	3,056,087 »	284,557 »	573,272 50
Différences pour 1894 .	en plus . .	67,101 83	14,985 78	187,500 25	230,775 80	24,505 80	157,265 25	39,464 60	15,099 50
	en moins .	»	»	»	»	»	»	»	»

(1) A partir du mois d'octobre 1894, le montant des excédents de caisse est versé directement au Trésor comme recette accidentelle.
(2) A partir de 1894, le montant des titres périmés est versé directement au Trésor comme recette accidentelle.
(*a*) Supprimées en juin 1891. — Le restant en magasin est vendu jusqu'à épuisement complet.
(*b*) Il n'a été porté en recette, en 1894, que fr. 17,030,853-48, soit en moins fr. 669,295-18, montant de la valeur des timbres-poste employ
1° pour taxe des non-valeurs ; 2° pour dépôts à la Caisse d'épargne ; 3° pour remboursement au Télégraphe des frais d'exprès représentés timbres-poste sur des objets remis à domicile par les porteurs du Télégraphe ; 4° pour la liquidation des sommes dont les bureaux des po sont à découvert du chef de la remise des correspondances par exprès, et 5° pour timbres ajoutés comme appoint sur les bons de poste.
En 1893, il avait été porté en recette fr. 16,267,582-29.

omparaison des années 1894 *et* 1893.

...S DE POSTE. Service ...ternational.	TAXE sur les bons de poste.	PRODUITS extraordinaires.	MANDATS de poste, COUPONS et QUITTANCES encaissés. (Titres périmés.)	RELIQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (—).	ENSEMBLE.	*Observations.*
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
96,977 26	70,552 75	44,848 79	»	1,080,779 29	19,223,437 06	
87,094 47	66,764 90	67,871 98	11,572 96	917,470 64	18,276,628 06	
9,882 79	3,787 85	»	»	163,308 65	946,809 70	
»	»	26,053 89 (1)	11,572 96 (2)	»	»	

artes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1894 *et* 1893.

ITÉS.

...A 1 franc.	A 2 francs.	ENVELOPPES lettres à 11 centimes.	ENVELOPPES timbrées. Petit format. (*a*)	ENVELOPPES timbrées. Grand format.	CARTES POSTALES. SIMPLES. A 5 cent.	CARTES POSTALES. SIMPLES. A 10 cent.	CARTES POSTALES. DOUBLES. A 10 cent.	CARTES POSTALES. DOUBLES. A 20 c.	CARTES-LETTRES. A 10 cent.	CARTES-LETTRES. A 25 cent.	CHIFFRES-TAXES. A 10 cent.	CHIFFRES-TAXES. A 20 cent.	TOTAL.
246,017	78 424	55,236	8,335	166,129	31,588,768	2,292,813	174,907	31,817	3,457,496	41,887	19,718 1/2	32,358	270,834,095 1/2
245,662	68,070	48,554	8,207	154,972	30,506,897	2,192,553	152,211	18,501	3,329,281	25,916	16,870	32,030	255,028,134
355	10,354	6,682	128	11,157	1,081,871	100,260	22,696	13,316	128,215	15,971	2,848 1/2	328	+ 15,805,961 1/2
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	

URS.

...Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
46,017 »	156,848 »	6,075 96	916 85	18,274 19	1,579,438 40	229,281 30	17,490 70	6,363 40	345,749 60	10,471 75	1,971 85	6,471 60	17,709,148 66
45,662 »	136,140 »	5,340 94	902 77	17,046 92	1,525,344 85	219,255 30	15,221 10	3,700 20	332,928 10	6,479 »	1,687 »	6,406 »	16,854,193 43 (*b*)
355 »	20,708 »	735 02	14 08	1,227 27	54,093 55	10,026 »	2,269 60	2,663 20	12,821 50	3,992 75	284,85	65,60	+ 845,955 23
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE Ier.

TÉLÉGRAPHES.

I.

Renseignements généraux.

Aucun changement ne s'est produit, en 1894, dans le régime du service intérieur ni dans celui du service international.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1er. TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

a. *Services réunis.*

Les résultats, en 1894 et en 1893, des trois services (intérieur, international et de transit) sont ci-après résumés et comparés :

		CORRESPONDANCES			
		intérieures.	internationales.	en transit.	TOTAL.
Mouvement.	1894. . .	2,730,846	2,084,622	583,982	5,399,450
	1893. . .	2,662,283	2,044,268	571,132	5,277,683
Différences pour 1894 .		+ 68,563	+ 40,354	+ 12,850	+ 121,767
		+ 2.58 p. %	+ 1.97 p. %	+ 2.25 p. %	+ 2.31 p. %
Recette. . .	1894. . .	1,585,717 25	1,628,628 66	334,101 04	3,548,446 95
	1893. . .	1,538,463 33	1,587,202 22	325,104 35	3,450,769 90
Différences pour 1894 .		+ 47,253 92	+41,426 44	+ 8,996 69	+ 97,677 05
		+ 3.07 p. %	+ 2.61 p. %	+ 2.77 p. %	+ 2.83 p. %

b. *Service intérieur.*

Des 2,730,846 télégrammes échangés entre bureaux belges, il y en a eu :

47,861 urgents ou 1.753 sur 100,000 ;

425 collationnés ou 16 sur 100,000 ;

259 accusés de réception ou 9 sur 100,000 ;

et 11,750 enregistrements ou 430 sur 100,000 ;

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 14,577.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, s'élève à 1,084,777, soit une augmentation de 14.77 p. c. sur l'année 1893 (1).

43 réclamations ont été formulées du chef de ce service : 16 étaient fondées.

c. *Service international.*

De 1893 à 1894, le nombre des correspondances de la Belgique avec l'étranger a augmenté de 1.97 p. c.

Les télégrammes urgents (2) ont diminué de 51,112 à 45,510, c'est-à-dire de 10.96 p. c.

La diminution du nombre des télégrammes urgents est due, en partie, à l'extension prise par la téléphonie internationale.

d. *Service de transit.*

De 1893 à 1894, le nombre des correspondances en transit a augmenté de 2.25 p. c.

§ 2. TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

Les télégrammes de service de l'État, émis sans application de taxe, se sont élevés à 2,922,300 en 1894 (3).

III.

Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.

§ 1er. BUREAUX.

A. Bureaux de l'État établis :		
a. Dans des stations de l'État.	574	
b. — de compagnies de chemins de fer .	84	
c. Au centre des villes ou communes	210	
B. Bureaux de compagnies de chemins de fer	105	
		973

(1) Depuis le 1er décembre 1887, ce service fonctionne dans toutes les localités du royaume pourvues d'un bureau télégraphique.

(2) Les *télégrammes urgents* internationaux sont taxés au triple des télégrammes ordinaires.

(3) Dont 131,469 télégrammes émis par le service du télégraphe lui-même.

	D'autre part. . .	973
C. Bureaux ouverts au départ seulement :		
a. Dans des stations de l'État.	67	
b. — — de compagnies de chemins de fer .	12	
c. — bureaux de poste	10	
d. — postes éclusiers	60	
e. — bureaux de police	5	
f. — bureaux militaires	2	
		156
D. Bureaux de dépôt		492
	Total. . .	1,621

§ 2. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

	Situation au 31 décembre 1894.	Situation au 31 décembre 1893.	DIFFÉRENCE en 1894.
	Kilomètres.	Kilomètres.	Kilomètres
Longueur des lignes. — sur poteaux — sur les chemins de fer de l'État.	3,441	3,433	+ 8
Longueur des lignes. — sur poteaux — — — concédés.	1,318	1,318	—
Longueur des lignes. — sur poteaux — sur les routes ordinaires . . .	1,453	1,438	+ 15
Longueur des lignes. — sous terre dans les villes.	14	14	—
Câbles sous-marins (part de la Belgique) (1)	100	100	—
Ensemble.	6,326	6,303	+ 23
Développement total des fils conducteurs. — sur poteaux — sur les chemins de fer de l'État.	24,663	24,319	+ 344
Développement total des fils conducteurs. — sur poteaux — — — concédés.	3,487	3,427	+ 60
Développement total des fils conducteurs. — sur poteaux — sur les routes ordinaires . . .	2,523	2,460	+ 63
Développement total des fils conducteurs. — sous terre dans les villes.	314	314	—
Câbles sous-marins (part de la Belgique) (1)	517	517	—
Fils conducteurs téléphoniques	23,236	19,247	+ 3,989
Ensemble.	54,740	50,284	+ 4,456

Ces chiffres ne comprennent ni 379 kilomètres de lignes (comportant 2,083 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 1,192 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer, ni 63 kilomètres de fils établis, d'Uccle à Anvers (Maison Hanséatique), pour le service horaire, ni les fils blocs, sonneries Siemens, etc.

Ces fils et les appareils qui les desservent sont, pour la plus grande partie, utilisés aux correspondances privées.

(1) Il s'agit des câbles entre la Grande-Bretagne et la Belgique qui appartiennent en commun et par moitié aux offices des deux pays.

Au 1er janvier 1895, le réseau complet de la Belgique comprenait 58,078 kilomètres de fils conducteurs.

§ 3. APPAREILS EN SERVICE.

Nombre d'appareils télégraphiques en service.	*a.* Système Morse	1,430
	b. — Hughes	72
	c. Autres systèmes	304
	Total. . . .	1,806

§ 4. RACCORDEMENTS TÉLÉGRAPHIQUES PRIVÉS AU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT (ARRÊTÉ ROYAL DU 6 NOVEMBRE 1882).

Au 31 décembre 1894, 10 établissements privés étaient raccordés télégraphiquement à des bureaux télégraphiques.

IV.

Personnel.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1894, de 8,739 agents, répartis comme il suit :

	En 1894.		En 1893.		Différences pour 1894.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
1° Personnel supérieur et de l'administration centrale	236	»	226	»	+ 10	»
2° Nombre des fonctionnaires et employés des bureaux télégraphiques et des réseaux téléphoniques.	1,122	245	1,122	191	»	+ 54
Total des fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, les élèves, les chefs-facteurs, les facteurs et les téléphonistes provisoires.	1,358	245	1,348	191	+ 10	+ 54
3° Personnel subalterne (1); gens de service, ouvriers, ouvriers téléphonistes provisoires, ouvrières et porteurs	3,285	84	3,049	53	+ 236	+ 31
Ensemble.	4,643	329	4,397	244	+ 246	+ 85
	4,972		4,641		+ 331	
4° Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques	3,582	185	3,539	185	+ 43	»
TOTAUX.	8,225	514	7,936	429	+ 289	+ 85
	8,739		8,365		+ 374	

(1) Non compris les agents assez nombreux qui portent des télégrammes à domicile, sans aire de ce service leur occupation exclusive.

V.

Résultats financiers.

§ 1. RECETTES.

Les recettes ont atteint, en 1894, les chiffres suivants :

Service intérieur . . . . . fr.	1,585,717 25	
— international	1,628,628 66	3,548,446 95
— de transit	334,101 04	
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales.	237,666 36	
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue	21,240 »	2,325,134 69
Somme due par les compagnies pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires.	7,700 62	
Recettes téléphoniques (1).	2,058,527 71	
Total. . . fr.		5,873,581 64

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses de l'année 1894 soldées par le budget spécial du Télégraphe, se répartissent comme il suit :

Personnel. Traitements fixes, fr. 3,418,375 (2)		
Salaires 1,166,260 (2)	4,584,635	»
Quote-part de l'administration belge dans les frais du bureau international de Berne	2,000	» (2)
Quote-part de l'administration belge dans les frais de réparation des câbles anglo-belges	17,011 11	
Matériel, objets de consommation . .	646,588 89 (2)	
Part dans les dépenses des services communs (Postes et Télégraphes). . .	155,560 »	
Total. . . fr.		5,405,795 » (2)

Les recettes de la télégraphie et de la téléphonie excèdent donc les dépenses directes de . . . . . fr. 467,786 64

Il faut, de plus, tenir compte :

A. Des *frais de premier établissement et des extensions successives* des

(1) Redevances dues à l'État, à titre d'indemnité de surveillance, par les compagnies téléphoniques concessionnaires et produits de la téléphonie interurbaine interne, de la téléphonie internationale et des réseaux téléphoniques exploités par l'État, etc. (Sommes encaissées en 1894.)

(2) Chiffres approximatifs.

lignes et appareils télégraphiques, des locaux, du matériel, des accessoires, etc.

Le coût de premier établissement s'élevait, au 31 décembre 1894, à. . . . . fr. 8,761,400 »

Cette somme se répartit de la manière suivante :

Lignes télégraphiques (poteaux, fils conducteurs, supports, accessoires, conducteurs souterrains), y compris les câbles sous-marins . . . . . fr.	4,151,260 92	
Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier. . . . . fr.	2,590,014 24	
Appropriation du réseau à la téléphonie et à la télégraphie simultanées . . . fr.	222,164 06	
Réseaux téléphoniques et bureaux téléphoniques publics de l'État. — Lignes téléphoniques (fils conducteurs, supports, accessoires) fr. 884,322 22 — Appareils, piles, accessoires, locaux, mobilier. fr. 516,402 36	1,400,724 58	
Ensemble. . . fr.	8,364,163 80	
Approvisionnements . . . . . fr.	106,057 77	
Travaux prévus, et non exécutés au 31 décembre 1894 . . . . . fr.	291,178 43	
Total égal. . . fr.		8,761,400 »

Répartie sur les 54,740 kilomètres de fils conducteurs, cette dépense de 8,761,400 francs revient à fr. 160-05 par kilomètre, y compris les frais d'acquisition des appareils et accessoires et tout ce que comporte l'installation des bureaux.

B. Des *dépenses annuelles* supportées par d'autres services du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, savoir :

Part dans les frais généraux du Département . . . fr.		40,300 »
Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers . . . . . fr.	69,782 78	
Éclairage payé par les chemins de fer de l'État . . . . . fr.	15,972 39	
Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer . . . . . fr.	300,501 77	
Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées . . . . . fr.	132,600 »	
Même coopération pour les télégrammes de service (1) . . . . . fr.	294.400 »	
Fr.		813,256 94
Total des prestations. . . fr.		853,556 94

(1) On fait entrer en compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de

Les dépenses directes imputées sur le budget des Télégraphes et celles figurant en *B* peuvent être considérées comme représentant très approximativement l'ensemble des frais d'administration, de surveillance, de main-d'œuvre, de matériel et d'entretien, au moyen desquels le service du Télégraphe a pourvu, en 1894, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 206,300 télégrammes transmis et reçus par les agents de l'État pour le service des chemins de fer concédés; enfin, à la correspondance de service des Postes, de la Marine et du Télégraphe lui-même.

---

l'État, pour la transmission des télégrammes de leur propre exploitation, parce que ces frais doivent figurer dans l'évaluation du prix de revient de toutes les transmissions effectuées par le service du Télégraphe.

CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

Renseignements généraux.

A. TÉLÉPHONIE LOCALE.

Fusion de réseaux. — Le réseau téléphonique indépendant, dont le centre était établi à La Louvière, a été annexé au réseau de Charleroy et fonctionne comme réseau auxiliaire de ce dernier.

Le prix de l'abonnement annuel primaire pour le reliement d'un établissement situé dans le rayon de 3 kilomètres en ligne droite du bureau central téléphonique de Charleroy a été ramené de 225 à 200 francs par an.

Création de réseaux. — Pendant l'année 1894, l'État a créé à Nivelles, à Huy et à Visé des bureaux centraux qui sont rattachés : le 1er au groupe de Bruxelles-Hal-Vilvorde ; les deux derniers, au groupe de Liége.

A titre d'essai, il a été créé, à Trooz, un réseau téléphonique auxiliaire faisant partie, soit du groupe de Liége, soit du groupe de Verviers, au gré des abonnés. L'expérience ayant démontré les graves inconvénients de ce régime mixte, l'essai a été abandonné en 1895.

L'administration avait installé dans l'enceinte de l'Exposition universelle d'Anvers (1894), outre un bureau public, un bureau central téléphonique temporaire auquel pouvait être raccordé, à des conditions spéciales déterminées dans l'arrêté royal du 23 septembre 1893, tout établissement situé dans les bâtiments et dans les dépendances de cette exposition ; le nombre des abonnements qui ont été souscrits s'est élevé à vingt-quatre.

Rachat de concessions téléphoniques. — Les concessionnaires des réseaux de Malines et de Courtrai-Roulers ont été avisés du rachat, par l'État, de ces exploitations à la date du 1er janvier 1896.

Création de bureaux publics téléphoniques. — L'État a créé, en 1894, des bureaux publics téléphoniques à : Malines (station), Waremme (station), Hasselt (poste), Hannut (station) et Bruxelles (palais de justice).

Avis téléphoniques. — Un arrêté royal du 2 août 1894, a institué un service d'avis téléphoniques à destination de l'Exposition universelle d'Anvers.

La taxe perçue pour la transmission de l'avis était fixée à 25 centimes dans les limites du groupe téléphonique d'Anvers-Boom et à 35 centimes dans le régime interurbain. Ces avis avaient pour objet d'inviter une personne déterminée à se mettre en relation téléphonique avec le demandeur désigné dans l'avis.

L'Administration étudie l'organisation d'un service d'avis téléphoniques, dans tous les réseaux du pays.

Extension du service de l'échange téléphonique des télégrammes. — Le service de l'échange des télégrammes par téléphone, entre les abonnés et les bureaux télégraphiques, a été organisé dans le courant de l'année à Trooz, à Bruxelles (ministère), à Bruxelles (législatif), à Nivelles, à Huy et à Bruxelles (palais de justice).

Le bureau télégraphique de Liége (central) est chargé du service de l'échange téléphonique des télégrammes avec les abonnés du réseau de Visé.

B. TÉLÉPHONIE INTERURBAINE.

Extension des relations. — Au cours de l'année, le service interurbain a été organisé entre les réseaux de :

Trooz-Visé . .	Bruxelles-Hal-Vilvorde, Verviers-Spa, Namur, Louvain, Anvers-Boom, Malines, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Gand, groupe du Littoral, Tournai-Péruwelz.
Nivelles . . .	Anvers-Boom, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liége-Trooz-Visé, Louvain, Malines, Mons, Namur, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Péruwelz, Verviers-Spa-Trooz.
Huy	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Namur, Verviers-Spa-Trooz.
Charleroy . .	Tournai-Péruwelz.
Gand	Louvain.
La Louvière . .	Louvain, Namur.

En outre, les réseaux de Verviers, de Spa, de Trooz et de Visé ont été mis en relation avec les postes (abonnés et bureaux publics) raccordés par double fil au bureau central de Mons.

C. TÉLÉPHONIE INTERNATIONALE.

Extensions. — Les relations franco-belges suivantes ont été ouvertes dans le cours de l'année 1894 :

Courtrai-Roulers; Tournai-Péruwelz et Mons.	Cambrai, Masnières, Comines.
Nivelles . . .	Paris, Lille et ses réseaux-annexes, Roubaix-Tourcoing et ses réseaux-annexes, Maubeuge-Hautmont-Jeumont, Valenciennes-Denain, Comines.
Bruxelles-Hal-Vilvorde; Gand; groupe du Littoral; Anvers-Boom.	Comines.
La Louvière . .	Maubeuge-Haumont-Jeumont.

Voir les annexes IV et V donnant la liste générale des relations téléphoniques interurbaines internes et internationales ouvertes au public (situation au 31 décembre 1894).

Bureaux centraux téléphoniques.

Situation au 31 décembre 1894 :

Bureaux centraux de l'État	35
— exploités par des concessionnaires	4
Total. . .	39

Ce nombre se décompose comme il suit :

Bureaux centraux annexés à des bureaux télégraphiques	23
— — — postaux	1
— installés dans des bâtiments spéciaux, au centre des villes	15
Total . .	39

Ces 39 bureaux centraux téléphoniques sont répartis en 15 exploitations téléphoniques locales (groupes ou réseaux). (*Voir* à la rubrique « Bureaux publics téléphoniques » la liste de ces exploitations.)

Bureaux publics téléphoniques.

Au 31 décembre 1894, le nombre des bureaux publics téléphoniques était de 58, se répartissant de la manière suivante :

GROUPES OU RÉSEAUX	NOMBRE DE BUREAUX.
Anvers-Boom	7
Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde	11
Charleroy-La Louvière	3
Courtrai-Roulers (réseau concédé)	»
Gand	5
Groupe du Littoral	10
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme	5
Liége-Huy-Trooz-Visé	5
Louvain	1
Malines (réseau concédé)	1
Mons	1
Namur (réseau concédé)	1
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas	2
Tournai-Péruwelz	2
Verviers-Spa-Trooz	4
Total	58

Nombre des abonnements aux divers réseaux et groupes téléphoniques locaux.

(Situation au 31 décembre 1894.)

GROUPES ET RÉSEAUX.	ABONNEMENTS.					
	Annuels. — Reliements par fil simple.	Annuels. — Reliements par fil double.	Triennaux. — Reliements par fil double.	Semestriels. — Reliements par fil simple.	Semestriels — Reliements par fil double.	TOTAUX.
A. — *Exploitations de l'État*						
Anvers-Boom	1,659	49	»	28	»	1,736
Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde	2,226	139	»	66	4	2,435
Charleroy-La Louvière	299	55	»	2	»	356
Gand	763	1	»	44	»	808
Groupe du Littoral	»	6	187	»	77	270
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme.	»	2	100	»	1	103
Liége-Huy-Trooz-Visé	1,037	59	»	17	7	1,120
Louvain	125	»	»	2	»	127
Mons	350	13	»	9	»	372
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas.	»	4	53	»	1	58
Tournai-Péruwelz	»	5	112	»	1	118
Verviers-Spa-Trooz	629	17	»	15	5	666
TOTAUX	7,088	350	452	185	96	8,169
B — *Concessions.*						
Courtrai-Roulers	»	62	»	»	2	64
Malines	54	»	»	»	»	54
Namur	195	»	»	5	»	200
TOTAUX	249	62	»	5	2	318
TOTAUX GÉNÉRAUX	7,337	412	452	188	98	8,487

Échange des télégrammes par téléphone entre les bureaux télégraphiques et les abonnés des réseaux locaux.

GROUPES OU RÉSEAUX.	NOMBRE de bureaux télégraphiques chargés de ce service. — 31 décembre 1894.	MOUVEMENT.		
		Année 1893.	Année 1894.	Différences en 1894.
Anvers-Boom	3	285,010	286,931	+ 1,921
Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde	11	155,750	165,866	+ 10,116
Charleroy-La Louvière	5	80,567	80,766	+ 199
Courtrai-Roulers	2	10,047	10,198	+ 151
Gand	3	87,369	83,260	— 4,109
Groupe du Littoral	7	50,777	54,239	+ 3,462
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme	6	23,179	25,204	+ 2,025
Liége-Huy-Trooz-Visé	4	78,807	77,016	— 1,791
Louvain	1	16,400	15,670	— 730
Malines	1	11,218	11,189	— 29
Mons	1	44,855	41,901	— 2,954
Namur	1	22,233	20,743	— 1,490
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas	4	15,380	14,153	— 1,227
Tournai-Péruwelz	2	29,717	32,534	+ 2,817
Verviers-Spa-Trooz	2	34,859	37,621	+ 2,762
TOTAUX	53	946,168	957,291	+ 11,123

Développement des fils téléphoniques de l'État.

	SITUATION AU 31 DÉCEMBRE		DIFFÉRENCES en 1894.
	1893.	1894 (1).	
	Kilomètres.	Kilomètres.	Kilomètres.
Réseaux téléphoniques exploités par l'État	15,082	18,431	+ 3,349
Circuits spécialement téléphoniques servant à la téléphonie interurbaine interne	832	1,154	+ 322
Circuits spécialement téléphoniques servant à la téléphonie interurbaine interne et à la téléphonie internationale	410	636	+ 226
Circuits spécialement téléphoniques servant à la téléphonie internationale (sections belges)	924	924	»
Installations diverses	1,999	2,123	+ 124
TOTAUX	19,247	23,268	+ 4,021
A ces chiffres, il faut ajouter le développement des fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe, savoir :			
Circuits servant à la téléphonie locale	120	186	+ 66
Circuits servant à la téléphonie interurbaine interne	8,060	7,994	— 66
Circuits servant à la téléphonie interurbaine interne et à la téléphonie internationale	348	348	»
TOTAUX GÉNÉRAUX	27,775	31,796	+ 4,021

(1) *Voir* la carte des circuits téléphoniques (annexe I).

Microphones. — Au 31 décembre 1894, le nombre des transmetteurs microphoniques utilisés dans les diverses installations téléphoniques de l'État était de 9,973.

Abonnements aux communications téléphoniques du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer (arrêté royal du 30 juillet 1891). — Au 31 décembre 1894, on comptait cinq abonnés aux communications téléphoniques du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer.

Abonnements au service interurbain. — Au 31 décembre 1894, les séances d'abonnement au service téléphonique interurbain comportaient quotidiennement une durée de 13 heures, réparties entre trente-sept abonnés.

Abonnements au service téléphonique franco-belge. — Au 31 décembre 1894, les séances d'abonnement au service téléphonique franco-belge étaient au nombre de vingt-quatre comportant quotidiennement une durée de 4 heures 40 minutes, réparties entre dix abonnés.

Bureaux de dépôt de télégrammes disposant d'installations téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches à des bureaux télégraphiques voisins. — Au 31 décembre 1894, il existait 17 bureaux de dépôt de télégrammes qui étaient pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches au réseau télégraphique.

Raccordements TÉLÉPHONIQUES *privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre* 1882). — Au 31 décembre 1894, 19 établissements privés étaient raccordés téléphoniquement à des bureaux télégraphiques.

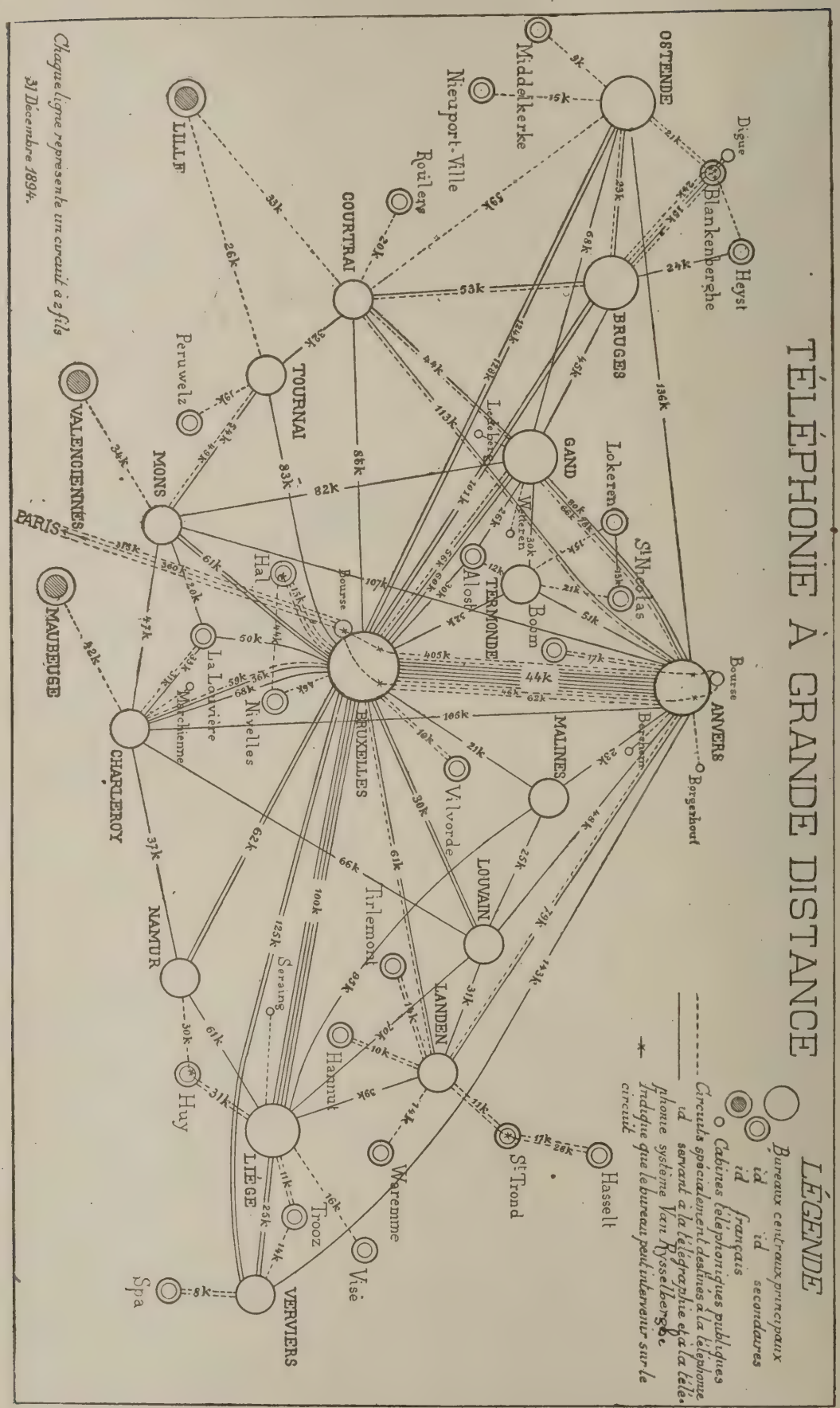
Mouvement des communications téléphoniques à taxe pleine.

NOMBRE des communications locales payantes.		DIFFÉRENCE en 1894.	NOMBRE des communications interurbaines internes.		DIFFÉRENCE en 1894.	NOMBRE des communications internationales.		DIFFÉRENCE en 1894.
1894.	1893.		1894.	1893.		1894.	1893.	
31,089	24,607	+ 6,482	173,324	150,436	+22,888	62,367	62,315	+ 52

ANNEXES

DE LA PARTIE C.

N° I. — *Carte des circuits téléphoniques.*



N° II. — *Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années* 1894 *et* 1893.

		1894.		1893.	
		RELATIONS			
		intérieures.	internationales.	intérieures.	internationales.
Correspondances privées.					
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots : Chiffres proportionnels pour cent.	1 à 10 mots.	»	57.34	»	57.48
	11 à 15 —	71.08	23.71	71.09	23.78
	16 à 20 —	16.48	10.37	16.71	10.33
	21 à 30 —	8.87	6.14	8.97	6.07
	31 à 40 —	2.13	1.44	2.03	1.41
	41 à 50 —	0.66	0.48	0.57	0.44
	Au delà de 50 mots.	0.78	0.52	0.63	0.49
Classement des télégrammes par catégories : Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples.	84.10		84.31	
	— complexes	14.14		14.21	
	— urgents	1.76		1.48	
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État	1.63	0.73	1.52	0.85
	Nouvelles de bourse	3.92	6.89	4.45	7.71
	Transactions commerciales.	39.14	57.35	39.23	58.39
	Correspondances de journaux . . .	0.92	2.22	1.07	2.33
	Affaires privées.	54.39	32.81	53.73	30.72
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre de mots	15.75	11.58	15.68	11.50
Délais entre l'heure de dépôt et l'heure d'arrivée au bureau de destination, des télégrammes privés internes.	Nombre de télégrammes, sur 100, transmis dans un délai de				
	1 à 15′	58.28			
	16 à 30′	29.72			
	31 à 45′	8.75			
	46 à 60′	2.25			
	plus d'une heure	1.00			

N° III. — *Tableau comparatif, par réseau, des recett*

OBJETS DE LA STATISTIQUE.			NOMS DE					
			Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde.	Anvers-Boom.	Gand.	Charleroy-La Louvière.	Liége-Huy-Trooz-Visé.	Louvain.
Service local.	Abonnements.	Année 1894	570,773 87	412,404 01	157,411 »	82,509 83	200,486 14	13,518
		» 1893	509,353 52	381,922 85	149,710 62	68,890 03	184,968 40	13,566
		Différences en 1894	+ 61,420 35	+ 30,481 16	+ 7,700 38	+ 13,619 80	+ 15,517 74	— 47
	Conversations.	Année 1894	3,381 75	2,228 »	345 50	219 75	644 75	27
		» 1893	2,911 25	1,263 »	337 »	257 »	548 25	20
		Différences en 1894	+ 470 50	+ 965 »	+ 8 50	— 37 25	+ 96 50	+ 7
	Cartes payantes.	Année 1894	177 65	»	»	»	»	25
		» 1893	190 »	»	»	»	»	»
		Différences en 1894	— 12 35	»	»	»	»	+ 25
Service interurbain	Abonnements.	Année 1894	13,289 67	9,397 10	535 »	420 »	2,160 »	»
		» 1893	14,251 20	8,966 25	»	329 05	3,060 »	»
		Différences en 1894	— 961 53	+ 430 85	+ 535 »	+ 90 95	— 900 »	»
	Conversations.	Année 1894	68,098 35	39,621 »	14,104 85	6,989 70	14,495 35	2,297
		» 1893	61,926 50	28,663 »	14,189 50	5,465 90	11,932 50	1,706
		Différences en 1894	+ 6,171 85	+ 10,958 »	— 84 65	+ 1,523 80	+ 2,562 85	+ 591
Service international (franco-belge)	Abonnements	Année 1894	10,953 60	72 »	»	»	»	»
		» 1893	15,104 40	432 »	»	»	»	»
		Différences en 1894	— 4,150 80	— 360 »	»	»	»	»
	Conversations.	Année 1894	68,320 64	9,792 80	959 36	667 20	»	»
		» 1893	65,952 24	8,396 48	668 96	120 »	»	»
		Différences en 1894	+ 2,368 40	+ 1,396 32	+ 290 40	+ 547 20	»	»
Redevances des concessionnaires.		Année 1894	»	»	»	»	»	»
		» 1893	»	»	»	1,000 »	»	»
		Différences en 1894	»	»	»	— 1,000 »	»	»
Communications du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer.		Année 1894	200 »	»	»	»	»	»
		» 1893	200 »	»	»	»	»	»
		Différences en 1894	»	»	»	»	»	»
Produits extraordinaires.		Année 1894	4,243 02	2,556 73	1,142 20	526 52	1,273 09	180
		» 1893	2,580 73	1,600 17	552 57	206 16	605 45	163
		Différences en 1894	+ 1,662 29	+ 956 56	+ 589 63	+ 320 36	+ 667 64	+ 16
Totaux. . .		Année 1894	739,438 55	476,071 64	174,497 91	91.333 »	219,059 33	16.048
		» 1893	672,469 84	431,243 75	165,458 65	76,268 14	201,114 60	15.456
		Différences en 1894	+ 66,968 71	+ 44,827 89	+ 9,039 26	+ 15,064 86	+ 17,944 73	+ 592

léphoniques afférentes à chacun des exercices 1894 et 1893.

ÉSEAUX OU GROUPES.									TOTAUX.
Mons	Verviers-Spa-Trooz.	Bruges-Blankenberghe-Heyst-Ostende-Middelkerke-Nieuport.	Landen-Hannut-Hasselt-St-Trond-Tirlemont-Waremme.	Termonde Alost-Lokeren-St-Nicolas.	Tournai-Péruwelz	Courtrai-Roulers.	Malines.	Namur.	
66,145 77	131,219.51	37,388 38	20,647 71	9,270 59	20,798 52	»	»	»	1,722,573 55
»	124,395 25	32,595 76	17,226 07	8,814 20	18,536 19	»	»	»	1,509.979 03
66,145 77	+ 6,824 26	+ 4,792 62	+3,421 64	+ 456 39	+2,262 33	»	»	»	+ 212,594 52
78 50	280 50	482 50	45 75	63 50	89 25	»	7 »	30 »	7,924 50
67 »	232 50	483 50	0 25	42 »	101 23	»	»	17 50	6,280 75
11 50	+ 48 »	— 1 »	+ 45 50	+ 21 50	— 12 »	»	+ 7 »	+ 12 50	+ 1,643 75
»	»	»	15 »	20 »	»	»	»	»	237 65
»	»	10 »	»	30 »	»	»	»	»	230 »
»	»	— 10 »	+ 15 »	— 10 »	»	»	»	»	+ 7 65
»	638 75	»	140 »	630 »	»	»	»	»	27,210 52
»	160 »	»	87 50	630 »	»	»	»	»	27,484 »
»	+ 478 75	»	+ 52 50	»	»	»	»	»	— 273 48
4,190 50	5,411 »	9,140 25	6,083 50	2,207 50	4,707 »	960 10	791 90	2,420 05	181,518 53
2,272 60	5,094 50	8,655 »	5,301 »	2,526 »	4,496 »	1,283 90	690 60	2,428 80	156,650 30
1,917 90	+ 316 50	+ 487 25	+ 782 50	— 318 50	+ 211 »	— 323 80	+ 101 30	— 8 75	+ 24,888 25
»	»	»	»	»	»	»	»	»	11.025 60
»	»	»	»	»	»	»	»	»	15.536 40
»	»	»	»	»	»	»	»	»	— 4,5.0 80
228 20	»	497 28	»	»	3,655 36	61 15	»	»	84,181 99
105 45	»	491 48	»	»	1,936 04	53 45	»	»	77,724 10
+ 122 75	»	+ 5 80	»	»	+1,719 32	+ 7 70	»	»	+ 6,457 89
»	»	»	»	»	»	1,000 »	1,000 »	1,100 »	3,100 »
1,341 70	»	»	»	»	»	1,000 »	1,000 »	1,200 »	5,541 70
— 1,341 70	»	»	»	»	»	»	»	— 100 »	— 2,441 70
»	»	»	300 »	»	»	»	»	»	500 »
»	»	»	300 »	»	»	»	»	»	500 »
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
442 50	523 42	261 73	98 06	70 60	207 63	»	»	»	11,525 68
»	329 41	307 40	36 70	24 35	153 24	»	»	»	6,559 58
+ 442 50	+ 194 01	— 45 67	+ 61 36	+ 46 25	+ 54 39	»	»	»	+ 4,966 10
71,085 47	138,073 18	47,770 14	27,330 02	12,262 19	29,457 76	2,021 25	1,798 90	3,550 05	2,049,798 04
3,786 75	130,211 66	42,541 14	22,951 52	12,066 55	25,222 72	2,337 35	1,690 60	3,646 30	1,806,465 86
+67,298 72	+ 7,861 52	+ 5.229 »	+4,378 50	+ 195 64	+4,235 04	— 316 10	+ 108 30	— 96 25	+ 243,332 18

N° IV. — *Liste des relations téléphoniques interurbaines internes.*

GROUPE ou RÉSEAU D'ORIGINE.	GROUPES ET RÉSEAUX EN CORRESPONDANCE.
Anvers-Boom	Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liége-Huy-Trooz-Visé, Louvain, Malines, Mons, Namur, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Péruwelz et Verviers-Spa-Trooz.
Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde.	Anvers-Boom, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liége-Huy-Trooz-Visé, Louvain, Malines, Mons, Namur, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Péruwelz et Verviers-Spa-Trooz.
Charleroy-La Louvière	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Gand, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Huy, Louvain, Mons, Namur, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, et Tournai-Péruwelz.
Courtrai-Roulers	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Gand, groupe du Littoral, Mons, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas et Tournai-Péruwelz.
Gand	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liége-Trooz-Visé, Louvain, Malines, Mons, Namur, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Péruwelz et Verviers-Spa-Trooz.
Huy	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Namur et Verviers-Spa-Trooz.
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme .	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Gand, groupe du Littoral, Liége-Huy-Trooz-Visé, Louvain, Mons, Namur, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Péruwelz et Verviers-Spa-Trooz.
Liége-Trooz-Visé.	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Louvain, Malines, Mons, Namur, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Péruwelz et Verviers-Spa-Trooz.
Littoral (groupe du)	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Courtrai-Roulers, Gand, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liége-Trooz-Visé, Mons, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Péruwelz et Verviers-Spa-Trooz.

N° IV. — *Listes des relations téléphoniques interurbaines internes.*

GROUPE ou RÉSEAU D'ORIGINE.	GROUPES ET RÉSEAUX EN CORRESPONDANCE.
Louvain.	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Gand, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liége-Trooz-Visé, Malines, Namur et Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas.
Malines.	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Gand, Liége-Trooz-Visé, Louvain, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas et Tournai-Péruwelz.
Mons.	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liége-Trooz-Visé, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Péruwelz et Verviers-Spa-Trooz.
Namur	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Gand, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont Waremme, Liége-Huy-Trooz-Visé, Louvain, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas et Verviers-Spa-Trooz.
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas.	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liége-Trooz-Visé, Louvain, Malines, Mons, Namur, Tournai-Péruwelz et Verviers-Spa-Trooz.
Tournai-Péruwelz	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liége-Trooz-Visé, Malines, Mons, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas et Verviers-Spa-Trooz.
Verviers-Spa-Trooz.	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liége-Huy-Trooz-Visé, Mons, Namur, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas et Tournai-Péruwelz.

N° V. — *Liste des relations téléphoniques franco-belges.*

GROUPES et RÉSEAUX BELGES.	GROUPES ET RÉSEAUX FRANÇAIS EN RELATION.
Anvers-Boom.	Comines, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Paris.
Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde.	Comines, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Maubeuge-Hautmont-Jeumont, Paris, Roubaix-Tourcoing-Hem-Lannoy, Valenciennes-Denain.
Charleroy-La Louvière.	Maubeuge-Hautmont-Jeumont.
Courtrai-Roulers.	Armentières, Arras, Cambrai, Comines, Douai-Aniche-Corbehem-Hénin-Liétard, Dunkerque-Bergues, Halluin, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Masnières, Roubaix-Tourcoing-Hem-Lannoy, Valenciennes-Denain.
Gand.	Comines, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Roubaix-Tourcoing-Hem-Lannoy.
Littoral (groupe du).	Comines, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Roubaix-Tourcoing-Hem-Lannoy.
Mons.	Arras, Cambrai, Comines, Douai-Aniche-Corbehem-Hénin-Liétard, Dunkerque-Bergues, Fourmies-Anor-Avesnes-Etrœungt-Glageon-Hirson-La Capelle-Sains-Trélon-Wignehies, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Masnières, Maubeuge-Hautmont-Jeumont, Roubaix-Tourcoing-Hem-Lannoy, Valenciennes-Denain.
Tournai-Péruwelz.	Armentières, Arras, Cambrai, Comines, Douai-Aniche-Corbehem-Hénin-Liétard, Dunkerque-Bergues, Halluin, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Masnières, Roubaix-Tourcoing-Hem-Lannoy, Valenciennes-Denain.

PARTIE D.

MARINE.

MARINE.

I.

Renseignements généraux.

§ 1er. MATÉRIEL.

Le matériel flottant affecté aux divers services de la Marine, est indiqué ci-après :

	Fin 1894.	Fin 1893.	DIFFÉRENCES POUR 1894.
Bateaux à vapeur	18	18	»
Bateaux-pilotes et bateaux-phares	29	29	»
Garde-pêche et navire-école	4	4	»
Embarcations à vapeur	3	3	»
Totaux	54	54	»
Canots	218	225	— 7

§ 2. PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1894.	Fin 1893.	Différences pour 1894.
Fonctionnaires et employés	1,149	1,110	+ 39
Huissiers, messagers, gens de service	12	12	»
Ouvriers	204	199	+ 5
Totaux.	1,365	1,321	+ 44

II.

Services d'exploitation.

§ 1er. PAQUEBOTS-POSTE ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

Le mouvement des passagers s'est accru dans des proportions notables en 1894. Alors qu'en 1893 le nombre de voyageurs, le plus élevé jusqu'alors, était monté à 97,566, il a atteint, en 1894, 120,145, soit une augmentation de 22,579 ou 23 pour cent.

Le relevé des billets vendus accuse :

En trafic anglo-belge 82,258 voyageurs ;
» de transit 37,887 »

soit une augmentation de 21,049 (34 pour cent) en service anglo-belge et de 1,530 (4 pour cent) en service de transit, sur les chiffres de 1893.

Mais le trafic de transit est, en réalité, beaucoup plus important que ne l'indique le relevé des billets vendus, car il est tenu compte au trafic anglo-belge de nombreux coupons pour le trajet entre Ostende et Douvres débités soit par les agences de voyages avec des billets pour au-delà de la Belgique, soit en Allemagne, en Autriche, en Suisse, etc., avec des billets circulaires pour Ostende.

Tenant compte des 39,467 suppléments délivrés à bord des malles, il y a eu, en 1894, 82,904 voyageurs en 1re classe et 37,241 en 2e classe.

La recette totale de la ligne a été de fr. 1,074,506-66, en augmentation de fr. 136,748-17 sur l'exercice précédent. Mais si l'on tient compte de ce que le subside payé par le Gouvernement britannique en vertu de la convention du 17 février 1876 — qui a été dénoncée le 8 août 1893 — a encore produit fr. 96,914-56 durant l'année 1893, l'augmentation effective des recettes est ramenée à fr. 39,833-61. Dans l'accroissement de fr. 136,748-17 mentionné ci-dessus, le service des voyageurs intervient pour une somme de fr. 131,771-60.

Aux causes habituelles de l'augmentation du nombre et du produit des voyageurs, — publicité, création d'agences à l'étranger, améliorations apportées au service, — il faut ajouter, pour une large part, l'attrait de l'Exposition universelle d'Anvers, en vue de laquelle des mesures spéciales ont été prises : émission de billets à prix réduits, mise en marche de trains spéciaux, etc.

En ce qui concerne le trafic des colis postaux, des petits paquets et des colis messageries, il nous a procuré, pour l'année 1894, une recette de fr. 213,308-61 pour le parcours maritime.

Le mouvement et la recette de 1894 présentent, sur les recettes de 1893, les différences ci-après :

NATURE DES ENVOIS.	MOUVEMENT.				RECETTES.	
	NOMBRE DE COLIS.		POIDS.			
	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.
a. Colis postaux.	22,352	—	67,056	—	5,890,50	—
b. Petits colis.	—	5,497	—	12,899	—	892 18
c. Colis messageries, etc.	—	—	95,813	—	—	258 15

Les envois de finances et de colis journaux ont procuré des augmentations de recettes s'élevant respectivement à fr. 121 et fr. 96-30.

Quant aux transports de chevaux, ils donnent une augmentation se chiffrant par fr. 120-45. Il n'y a pas eu de transports d'équipages.

Le mouvement des colis messageries (littera C), bien qu'accusant une augmentation de poids de 95,813 kg., donne néanmoins, pour 1894, une diminution de recette de fr. 258-15 sur l'année 1893. Ce fait s'explique comme suit :

Avant le 20 août 1893, la taxe afférente au parcours Ostende-Douvres, pour les envois du trafic anglo-belge-suisse, était identique pour les envois par express et pour ceux de la grande vitesse (fr. 3-00 par 100 kg.).

Depuis la date précitée, la taxe de grande vitesse entre Bâle et Londres a été abaissée de fr. 26-81 à fr. 24-50 par 100 kg., et cette diminution a eu pour effet de réduire la part belge de fr. 1.16.

Afin de ne pas être amenés à abaisser également le prix viâ Anvers, il a été décidé que cette réduction de fr. 1-16 serait supportée entièrement par le parcours maritime.

Mais il est à remarquer que la diminution constatée par suite de cette mesure n'est qu'apparente, car, si elle a eu pour effet de réduire la part maritime belge de fr. 468-53, elle a eu, par contre, pour résultat d'augmenter de 6,000 francs environ la part territoriale belge, ainsi qu'il résulte des chiffres ci-après :

Le trafic par express du 20 août au 31 décembre 1893 ayant été de 620 kg. environ, on peut évaluer à 1,650 kg. environ ce trafic pour toute l'année 1893.

Le trafic global des express et de la grande vitesse ayant été, pendant cette année, de 121,850 kg., la grande vitesse seule ne comportait donc que 121,850 — 1,650 kg. = 120,200 kg., alors qu'en 1894 elle comportait 236,700 kg.

Pour le parcours territorial belge, la recette a donc été :

En 1893, de 120,200 kg. × 5.01 = 6,000 francs en chiffres ronds ;
En 1894, de 236,700 kg. × 5.01 = 12,000 » » »

Par suite de l'amélioration du service de la grande vitesse, les envois du tarif express des trafics anglo-belge et anglo-allemand sont en diminution au profit du trafic de la grande vitesse.

C'est ainsi que l'on constate pour l'exercice de 1894 un accroissement de 92,060 kg. de grande vitesse, donnant une augmentation de recette de fr. 2,823-18 contre une diminution de 46,737 kg. du tarif express (pour les colis de plus de 10 kg.) correspondant à une réduction de fr. 2,612-80. L'augmentation des recettes est donc néanmoins de 200 francs environ.

En résumé, la situation du trafic par nos malles, des colis postaux, petits colis, colis messageries, finances, etc., présente encore, pour 1894, un excédent de recettes d'environ 5,000 francs, comparativement à l'exercice 1893.

Les améliorations suivantes ont été introduites, pendant l'année 1894, dans l'organisation des trains qui sont en correspondance avec les malles.

Un train express rapide uniquement composé de voitures de luxe (wagons-lits et wagons-salon-restaurant) a, sous la dénomination de l' « Ostende-Vienne express », été organisé quotidiennement dans les deux directions entre Ostende et Vienne, pour desservir les relations de l'Angleterre, de la Belgique et de l'Allemagne avec Vienne et l'Orient, et inversement.

Ce train part d'Ostende à 4 heures soir avec la correspondance du train quittant Londres à 10 heures matin et arrive à Vienne à 4 h. 35 soir, le lendemain, où il est en correspondance avec l'Orient-express.

En sens inverse, il quitte Vienne à 11 heures matin avec la correspondance de l'Orient-express et arrive à Ostende à 10 h. 9 matin où il se trouve en coïncidence avec le bateau de 10 h. 53, en correspondance lui-même à Douvres avec les trains anglais quittant cette station à 2 h. 51 soir et arrivant à Londres à 4 h. 36 soir (Charing Cross et Holborn Viaduct).

Les voyageurs ont ainsi la faculté d'effectuer le trajet de Londres à Vienne dans des conditions exceptionnelles de confort et de rapidité.

L'heure d'arrivée à Ostende-quai des trains internationaux nos 117 et 74 a été avancée respectivement de 22 minutes et de 16 minutes et l'heure de départ du train 108, d'Ostende-quai, a été retardée de 18 minutes, dans le but d'éviter les croisements dangereux dans la passe du Stroombank et dans la petite rade d'Ostende, des bateaux quittant Ostende pour Douvres à 11 h. 15 soir et de Douvres pour Ostende à 8 heures soir.

Les colis postaux que le service des postes allemandes remettait auparavant au train 26 allemand partant d'Aix-la-Chapelle à 8 h. 59 soir, sont expédiés actuellement par le train quittant Aix à 6 h. 53 soir ; ils continuent jusqu'à Ostende par le train 74 et au départ d'Ostende et de Douvres par le bateau et par le train anglais immédiatement correspondants.

D'une façon générale, des mesures ont été prises pour que, autant que possible, les colis postaux pour l'Angleterre arrivant à Ostende par les trains express puissent continuer par les bateaux immédiatement correspondants.

Il en est résulté, sous le rapport de la rapidité des transports, de notables améliorations qui sont de nature à développer ce trafic par la voie d'Ostende.

Le nombre des traversées s'est élevé, en 1894, à 2176.
La durée moyenne a été :

pour les trois paquebots type « Flandre » 3 heures 50;
pour les deux paquebots type « Princesse » 3 heures 38 1/2;
pour les deux paquebots « Marie-Henriette » et « Léopold II » 3 heures 54.

Un nouveau paquebot de vitesse a été commandé à la société John Cockerill, à Seraing. Il entrera en ligne en 1895, et portera à 8 le nombre de steamers à marche rapide affectés au service de la ligne d'Ostende-Douvres.

Pour faire face à la dépense à résulter de l'acquisition de ce paquebot, les Chambres ont voté :

1° un crédit spécial de 700,000 francs ;
2° un crédit supplémentaire de 1,056,000 francs au budget ordinaire.

L'exploitation du service avait coûté, en 1893, fr. 1,968,491-65. La dépense s'est accrue, en 1894, de fr. 1,250,479-77. II, p. D.

Cette augmentation provient :

1° de ce que l'exercice 1894 supporte la majeure partie (997,750 fr.) de la dépense à résulter de l'acquisition du nouveau paquebot ;
2° d'une extension de personnel accordée pour alléger le travail des équipages (cette charge nouvelle s'est élevée à 25,650 fr.);
3° de l'obligation où l'on s'est trouvé de payer les droits de pier à Douvres, dont les paquebots de la ligne étaient exempts sous l'empire de la Convention du 17 février 1876, qui a cessé ses effets à la fin de 1893. Ces droits ce sont élevés à fr. 49,000;
4° d'un accroissement d'environ 175,000 francs dans les dépenses de combustible et d'exploitation.

En 1893, la dépense moyenne par traversée avait été de fr. 899-68 et la recette de fr. 472-89 ; en 1894, le coût s'est élevé à fr. 1,479-31 et le produit à fr. 493-79.

Le résultat de l'exploitation, en recettes et en dépenses, se traduit par une moins-value de fr. 1,210,646-16 pour 1894.

La distance entre Ostende et Douvres étant de 115 kilomètres, chaque traversée donne les résultats comparatifs ci-après :

	En 1894.	En 1893.	Différence pour 1894.
Coût par kilomètre	12 86	7 82	+ 5 04
Produit	4 29	4 11	+ 0 18

§. 2. — PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE DE FLANDRE.

La dépense d'exploitation est descendue de fr. 119,522-77 en 1893, à fr. 106,962-10, en 1894. La diminution (fr. 12,560-67) provient de ce que II, p. D.

les trois bateaux du service, réparés en 1893, ont été en 1894 d'un entretien moins dispendieux.

Le mouvement détaillé ci-après témoigne d'une augmentation assez notable dans les relations entre Anvers et la rive gauche de l'Escaut.

	Mouvement : En 1894.	En 1893.	Différences pour 1894.
Voyageurs.	1,905,923	1,709,084	+ 196,839
Animaux	110,712	105,097	+ 5,615
Colis.	3,661	3,944	— 283
Véhicules	74,778	71,660	+ 3,118
Coupons délivrés. . .	2,095,074	1,889,785	+ 205,289
Suppléments	14,836	6,839	+ 7,997

Sous l'influence de cette activité, la recette s'est accrue de fr. 8,257-51 (fr. 78,212-10 au lieu de 69,954-59).

§ 3. PILOTAGE.

La progression constatée en 1893 dans le mouvement de la navigation sur Anvers s'est maintenue et même accentuée en 1894 : il y a eu, à l'entrée et à la sortie, 9,298 navires astreints à l'obligation de prendre un pilote; accroissement : 488 bâtiments.

Le tonnage général pour Anvers conserve également sa tendance ascendante : 10,028,473 tonneaux contre 9,190,461 en 1893.

II, p, D. Les droits de pilotage perçus dans les différents ports du pays, qui avaient produit fr. 2,478,710-53 en 1893, se sont élevés, en 1894, à fr. 2,590,714-04.

De fr. 2,539,097-98 en 1893, la dépense d'exploitation a monté à fr. 2,385,250-67 en 1894. La différence s'explique par l'élévation des remises accordées à titre d'appointements aux pilotes, remises qui varient d'après les recettes ou les prestations.

La station d'Anvers a été pourvue d'un nouveau bateau-pilote, dit « Schuit », destiné à remplacer un bâtiment usé par l'âge.

Le 14 novembre 1894, un grand canot de la station des Bouches de l'Escaut a été coulé en rade de Flessingue par un vapeur anglais. La perte matérielle subie par l'Administration n'est pas bien élevée; une action en dommage est d'ailleurs intentée à l'abordeur; mais cinq agents de notre service ont malheureusement trouvé la mort dans cet accident.

L'esprit de confraternité qui anime le personnel des deux services de pilotage établis à Flessingue s'est affirmé une fois de plus en cette circonstance : les canotiers néerlandais ont rivalisé de zèle et d'abnégation avec les nôtres pour secourir les victimes de la catastrophe; les témoignages de sympathie ont été prodigués à nos agents et à leurs familles.

Annexes
à consulter.

§ 4. PHARES ET FANAUX.

La recette des phares et fanaux a atteint fr. 1,259,749-70, dépassant ainsi de fr 102,386-28 celle de 1893 (fr. 1,157,363-42). C'est la conséquence de l'accroissement du tonnage général en 1894. II, p. D.

En 1893, l'entretien de l'éclairage avait coûté fr. 213,673-82 ; la dépense de 1894 a dépassé ce chiffre de fr. 3,296-29, par suite de l'acquisition d'une réserve d'appareils de mouillage pour les bateaux-phares.

Un fanal coloré (vert) a été installé à l'extrémité de l'estacade d'accès au bassin à flot de Nieuport. Il sert à signaler de nuit la position de ce musoir.

L'extrémité du pier récemment édifié à Blankenberghe est signalée, depuis le mois de novembre 1894, par un feu fixe rouge. Ce feu a été établi d'après les prescriptions de l'Administration, aux frais de la société anonyme qui a fait construire le nouveau pier.

§ 5. REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

La recette, qui avait subi une légère dépression en 1893, s'est relevée en 1894 : elle a passé de fr. 19,494-14 à fr. 22,713-69. II, p. D.

La dépense a atteint fr. 40,798-13, soit fr. 3,178-98 de moins qu'en 1893 : après le renouvellement des chaudières de deux remorqueurs, opéré en 1892, il avait fallu effectuer à bord de ces steamers certains travaux de réfection, dont le coût est tombé à charge de l'exercice 1893 : le budget de 1894 n'a pas eu à supporter de charges semblables.

Dans l'intérêt de la navigation sur Ostende et surtout de la pêche maritime, des mesures ont été prises pour que les navires et les chaloupes puissent obtenir, durant la nuit, l'assistance d'un des remorqueurs de l'État, pour l'entrée ou la sortie du port. L'inauguration du service de nuit date du 1er mars 1894.

§ 6. POLICE MARITIME.

Ce service a procuré fr. 5,082-97 de recettes en plus qu'en 1893 (fr. 126,139-22 au lieu de fr. 121,056-25). II, p. D.

La dépense a augmenté, mais dans des proportions moindres (fr. 96,892-75 contre fr. 95,307-12 en 1893).

III.

Services spéciaux.

§ 1er. HYDROGRAPHIE.

Comme les années précédentes, le service de l'hydrographie a pratiqué des reconnaissances dans l'Escaut et la mer du Nord, pendant la saison d'été.

II, p. D. La dépense, qui avait subi une diminution de près de 11,000 francs en 1893, a été réduite encore de fr. 3,336-20 en 1894 : elle se chiffre par fr. 39,213-20.

Un arrêté royal du 12 novembre 1894 a transféré ce service, à partir du 1er janvier 1895, au département de l'Agriculture et des Travaux publics, pour y être attaché à l'Administration des Ponts et Chaussées.

§ 2. ÉCOLES DE NAVIGATION.

Les cours des écoles de navigation à Anvers et à Ostende ont été suivis par 124 élèves en 1894, soit une augmentation de 8 élèves comparativement à l'année précédente.

62 bourses ou demi-bourses d'études ont été conférées aux élèves de ces deux établissements; il en avait été alloué 48 en 1893.

Les diplômes délivrés en 1894 et 1893 se répartissent comme suit :

	1894	1893
Long cours	43	39
Cabotage.	10	10
Patron-pêcheur.	3	4

Le cours de navigation à Nieuport, institué pour les pêcheurs, a été suivi par deux élèves de plus qu'en 1893 (8 au lieu de 6).

Le nombre des élèves des cours spéciaux de machines à vapeur marines, rattachés aux écoles de navigation, s'est augmenté de 4 : en 1893, il avait été de 74.

Il a été décerné un diplôme de mécanicien-chef de 1re classe de bateau à vapeur et 6 diplômes de mécanicien-chef de 2me classe.

II, p. D. L'acquisition d'instruments de précision et d'ouvrages pour la bibliothèque et l'octroi d'un plus grand nombre de bourses d'études ont eu pour effet de porter la dépense des écoles de navigation de fr. 27,726-80 à 30,299-69 : augmentation, fr. 2,572-89.

§ 3. SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD ET ÉCOLES DES MOUSSES.

Le trois-mâts goélette « Ville d'Ostende » et l'aviso à vapeur « Ville d'Anvers » ont été affectés alternativement et d'une manière presque continue à la surveillance de la pêche dans la mer du Nord.

Les élèves de l'école des mousses ont pris part aux croisières effectuées par ces bâtiments, à bord desquels ils ont été embarqués par brigades de trente.

Un ancien paquebot retiré du service de la ligne d'Ostende-Douvres, a été transformé en ponton et sert d'annexe au trois-mâts barque « Ville de Bruges », où se trouve installée l'école des mousses.

La dépense, en diminution de fr. 8,490-95 sur celle de l'exercice antérieur, se chiffre par fr. 190,388-91. II, p. D.

§ 4. SAUVETAGE.

En 1894, le personnel des secours maritimes a réussi à sauver les équipages, composés de seize personnes, de trois bateaux de pêche échoués ou en détresse.

Deux remorqueurs ont secouru et amené à Ostende un paquebot qui avait reçu une avarie à la machine.

L'exercice de 1893 avait eu à supporter les frais occasionnés par le renouvellement d'un hangar de sauvetage à Ostende ; l'absence de charge semblable en 1894 a permis de ramener la dépense de fr. 51,574-31 à fr. 48,301-74. II, p. D.

IV.

Résultats financiers.

§ 1er. RECETTES.

Les divers services de la marine ont procuré, en 1894, une recette totale de fr. 5,152,035-41, dépassant de fr. 270,783-43, celle de 1893. II, p. D.

§ 2. DÉPENSES.

Un accroissement plus considérable (fr. 1,273,247-90) s'est produit dans les dépenses, qui ont atteint fr. 6,374,048-72, contre fr. 5,100,800-82 pendant l'exercice antérieur. Mais dans le chiffre de l'augmentation figure une somme de fr. 997,750 consacrée au paiement de la plus grande partie du coût d'un nouveau paquebot. II, p. D.

De la comparaison des résultats généraux en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, résulte pour 1894 une moins-value de fr. 1,002,464-47.

ANNEXES

DE LA PARTIE D.

N° 1. — *Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.*

Comparaison des années 1894 et 1893.

	NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.		
	ANNÉES.		Différences pour	ANNÉES.		Différences pour	ANNÉES.		Différences pour
	1894.	1893.	1894.	1894.	1893.	1894.	1894.	1893.	1894.
Voyageurs. Billets simples. 1re classe	»	»	»	16,320	12,816	+ 3,504	148,656 90	117,348 05	+31,308 85
Billets simples. 2e —	»	»	»	26,562	25,753	+ 809	183,485 40	178,352 90	+ 5,132 50
Id. pour enfants (prix réduits). 1re classe	»	»	»	551	593	— 42	2,552 25	2,757 45	— 205 20
Id. pour enfants (prix réduits). 2e —	»	»	»	484	492	— 8	1,691 90	1,720 60	— 28 70
Billets aller-retour. 1re classe	»	»	»	14,080 (1)	12,210 (1)	+ 1,870	104,544 »	90,659 25	+13,884 75
Billets aller-retour. 2e —	»	»	»	22,944 (1)	23,258 (1)	— 314	127,912 80	129,663 35	— 1,750 55
Id. (prix réduits). 1re classe	»	»	»	12,486 (1)	10,592 (1)	+ 1,894	60,103 20	51,922 60	+ 8,180 60
Id. (prix réduits). 2e —	»	»	»	26,718 (1)	11,852 (1)	+ 14,866	82,467 35	42,026 10	+40,441 25
Location de malles spéciales	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Suppléments de 2e à 1re classe.	39,467	33,323	+ 6,144	»	»	»	92,718 70	78,282 60	+14,436 10
Petites cabines	748	841	— 93	»	»	»	5,236 »	5,887 »	— 651 »
Grandes cabines.	2,791	1,461	+ 1,330	»	»	»	39,074 »	20,454 »	+18,620 »
Cabines spéciales	57	6	+ 51	»	»	»	1,596 »	168 »	+ 1,428 »
— de luxe	18	5	+ 13	»	»	»	1,350 »	375 »	+ 975 »
Ensemble.	—	—	—	120,145 (2)	97,566 (2)	+ 22,579	851,388 50	719,616 90	+131,771 60
Bagages . . . Kilog.	261	250	+ 11	14,420	11,970	+ 2,450	995 70 (3)	843 20 (3)	+ 152 50
Chevaux . . . Têtes.	»	»	»	46	43	+ 3	1,846 90	1,726 45	+ 120 45
Chiens . . . — .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Voitures . . . Nombre.	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Finances. de 1,000 fr. et au-dessous. Groups.	»	»	»	2,301	2,059	+ 242	1,150 50	1,029 50	+ 121 »
Finances. de plus de 1,000 francs. —	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Journaux . . . Kilog.	»	»	»	100,010	96,800	+ 3,210	3,000 30	2,904 »	+ 96 30
Colis postaux de 3 kilog. et moins. —	218,796	197,962	+ 20,834	656,388 (4)	593,886 (4)	+ 62,502	54,699 »	49,490 50	+ 5,208 50
Colis postaux de 3 à 5 kilog. —	11,209	9,691	+ 1,518	33,627 (4)	29,073 (4)	+ 4,554	5,527 50	4,845 50	+ 682 »
Petits colis. Tarif normal. Express. de 5 kilog. et moins. —	114,860	121,255	— 6,395	344,580 (4)	363,765 (4)	— 19,185	30,319 55	31,846 98	— 1,527 43
Petits colis. Tarif normal. Express. de plus de 5 à 10 kilog. —	43,835	42,937	+ 898	306,845 (5)	300,559 (5)	+ 6,286	27,643 35	27,008 10	+ 635 25
Petits colis. de plus de 10 kilog. —	»	»	»	825,672 (6)	872,409 (6)	— 46,737	48,418 17	51,030 97	— 2,612 80
Petits colis. Grande vitesse. — Poids taxé.	»	»	»	1,387,645	1,295,585	+ 92,060	42,300 58	39,477 40	+ 2,823 18
Petits colis. Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse. —	»	»	»	238,290	187,800	+ 50,490	4,400 46	4,868 99	— 468 53
Produits extraordinaires . . . fr.	»	»	»	»	»	»	2,816 15	3,070 »	— 253 85
Subside du Gouvernement anglais . . . fr.	»	»	»	»	»	»	»	96,914 56 (7)	—96,914 56
						Totaux. . . . . fr.	1,074,506 66	1,034,673 05	+39,833 61

(1) Dans ces chiffres, les billets aller-retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(2) Les livrets-coupons étant valables pour un mois, et donnant la faculté de séjourner dans les principales villes comprises dans l'itinéraire déterminé par ces livrets, il s'ensuit qu'un certain nombre de ceux-ci, délivrés en décembre, n'ont été utilisés sur les paquebots de l'État qu'en janvier suivant.

(3) Le voyageur ayant droit au transport gratuit de 25 kilogr. de bagages, cette somme ne représente que le produit de la surtaxe *à bord ;* le chemin de fer perçoit, à son profit, les surtaxes encaissées dans ses stations pour les bagages enregistrés directement.

(4) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.

(5) — — — 7 — —

(6) Colis taxés au poids.

(7) La convention en date du 17 février 1876, en vertu de laquelle s'effectuaient les paiements trimestriels de £ 1,125, a cessé ses effets sur ce point le 8 août 1893.

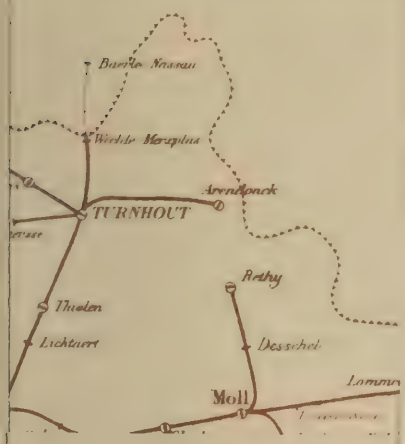
N° II. — *Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.*

Comparaison des années 1894 et 1893.

SERVICES.	1894.	1893.	Différences pour 1894.
RECETTES.			
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	1,074,506 66	1,034,673 05	+ 39,833 61
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	78,212 10	69,954 59	+ 8,257 51
Pilotage	2,590,714 04	2,478,710 53	+ 112,003 51
Phares et fanaux	1,259,749 70	1,157,363 42	+ 102,386 28
Remorque sur la côte de Flandre	22,713 69	19,494 14	+ 3,219 55
Police maritime	126,139 22	121,056 25	+ 5,082 97
Hydrographie Écoles de navigation Pêche maritime Sauvetage	»		»
Totaux . . . fr.	5,152,035 41	4,881,251 98	+ 270,783 43

DÉPENSES.

	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	569,507 69	2,649,463 73	3,218,971 42	535,048 18	1,433,443 47	1,968,491 65	+1,250,479 77
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	65,227 77	41,734 33	106,962 10	64,308 63	55,214 14	119,522 77	— 12,560 67
Pilotage	2,173,295 70	211,954 97	2,385,250 67	2,091,704 10	247,393 88	2,339,097 98	+ 46,152 69
Phares et fanaux — Éclairage de la côte	25,258 87	16,752 73	42,011 60	25,324 41	17,106 23	42,430 64	— 419 04
Phares et fanaux — de l'Escaut	127,033 02	47,925 49	174,958 51	127,495 04	43,748 14	171,243 18	+ 3,715 33
Remorque sur la côte de Flandre	28,524 90	12,273 23	40,798 13	28,505 40	15 471 71	43,977 11	— 3,178 98
Police maritime	81,959 84	14,932 91	96,892 75	81,119 70	14,187 42	95,307 12	+ 1,585 63
Hydrographie	24,551 36	14,661 84	39,213 20	27,575 66	14,973 74	42,549 40	— 3,336 20
Écoles de navigation	18,657 28	11,642 41	30,299 69	19,262 98	8,463 82	27,726 80	+ 2,572 89
Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.	138,344 04	52,044 87	190,388 91	139,350 36	59,529 50	198,879 86	— 8,490 95
Sauvetage et stations de signaux	43,892 50	4,409 24	48,301 74	39,820 37	11,753 94	51,574 31	— 3,272 57
Totaux . . . . fr.	3,296,252 97	3,077,795 75	6,374,048 72	3,179,514 83	1,921,285 99	5,100,800 82	+1,273,247 90
Recettes totales . . fr.		5,152,035 41			4,881,251 98		+ 270,783 43
Dépenses —		6,374,048 72			5,100,800 82		+1,273,247 90
Excédent de dépenses . . . fr.		1,222,013 31			219,548 84		+1,002,464 47
Excédent de recettes . . . fr.		»			»		»


Baerle Nassau
Weelde Meerplas
Arendonck
TURNHOUT
Rethy
Thielen
Lichtaert
Dessichel
Moll

Ministère des Chemins de fer Postes et Télégraphes

CARTE

DES LOCALITES OU SE TROUVENT DES BUREAUX POSTAUX
OU DES BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES

AU DEC EMBRE 1894

Signes conventionnels

- Ligne télégraphique
- Localité possédant un bureau postal
- Zone desservie par téléphones
- Partie commune à deux concessions téléphoniques
- Réseau téléphonique exploité par l'Etat

Institut cartographique militaire

Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes

CARTE OFFICIELLE DES CHEMINS DE FER DE LA BELGIQUE AU 31 DÉCEMBRE 1894

Administration des chemins de fer de l'Etat

GROUPES DES VOIES ET TRAVAUX
DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE

- Groupe de Bruxelles-Nord
- id. de Liége
- id. de Gand
- id. de Tournai
- id. de Mons
- id. de Bruxelles-Midi
- id. de Bonche
- id. de Namur
- id. d'Arlon
- id. d'Anvers

GROUPES DE L'EXPLOITATION
DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE

- Groupe de Bruxelles-Nord
- id. de Liége
- id. de Gand
- id. de Tournai
- id. de Mons
- id. de Bruxelles-Midi
- id. de Bonche
- id. de Namur
- id. d'Arlon
- id. d'Anvers

DISTRICTS DE LA TRACTION
DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE

- District de Liége
- id. de Gand
- id. de Bruxelles-Midi
- id. de Mons
- id. de Namur

CIRCONSCRIPTIONS DES RECETTES
DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE

- Circonscription de Bruxelles
- id. de Gand
- id. de Liége

Echelle de 1 / 500 000

Echelle de 1 / 120 000

Echelle de 1 / 400 000

Echelle de 1 / 120 000

Echelle de 1 / 120 000

Echelle de 1 / 120 000

Echelle de 1 / 120 000

LÉGENDE

CHEF-LIEU de Province
CHEF-LIEU d'arrondissement administratif
Chef-lieu de Canton judiciaire
Ligne à double voie
id. à une voie
id. en construction
id. à une voie étroite
id. exploitée exclusivement pour marchandises (le nombre de points indique le nombre de rails)
Voie navigable
Gare ou Station
id. Halte ouverte du 1er voyageur et de denrées
id. id. id. du 2e id. id.
id. de marchandises. Halte de correspondance
id. privée
id. reliée à un réseau de tramways
Halte. Gare privée. Salle de correspondance
Point d'arrêt. Gare privée servie de voyageurs
Garage en plaine voie
Direction kilométrique entre les stations
Etat Belge
Grand Central Belge
Nord Belge
Flandre Occidentale
Anvers à Limbourg
Chemin de fer du Charbonnage
Anvers à Gand
Grand à Hasnon par Ecaussinnes
Malines à Terneuzen
Hasselt à Maestricht
Grand à Namur par Ecaussinnes
Termonde à St Nicolas
Liége à Maestricht
Tirlemont à Landen
Chemins de fer vicinaux (voie étroite)
id. id. à voie large
Gare Soeurs
id. id. en construction
Tramways à vapeur (voie étroite et voie large)
Etat Autrichien
Prusse Rhénane
Portion commune à diverses compagnies
Lignes étrangères aboutissant à une gare frontière ou internationale

N.B. Le texte des légendes explicatives des cartes de stations contenues indique l'adresse télégraphique qui, pour les stations, n'est autre que le nom de cette station. Pour les gares, il est généralement formé par une abréviation du nom de la station suivie du nom de la ligne à laquelle elle appartient, sauf pour les gares principales où le nom est conforme à celui de la station.

N.B. On a adopté pour la nouvelle Cartographie officielle des cotes de 1 mètre égale pour les autres cartes à 1 centimètre de distance.

Imprimé chez A. Martens

Institut cartographique militaire, novembre 1894

Tirage de novembre 1895

Despatch No. 10

U. S. LEGATION;

BRUSSELS

Janv. 26 1897

Lieut. FLOYD W. HARRIS,

4th [illegible]

Military Attaché.

WAR DEPARTMENT,
MILITARY INFORMATION
FEB 8 1897
DIVISION.
Adjutant General's Office

MILITARY INFORMATION DIVISION, A. G. O.

SECTION.	SUBJECT.
SHELF.	TRANSPORTATION.

(N° 230.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SÉANCE DU 2 JUIN 1896.

CHEMINS DE FER

POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES ET MARINE

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1895

RAPPORT

présenté aux Chambres Législatives

par M. LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES

[Chemins de fer, Postes, Télégraphes, Téléphones et Marine]

BRUXELLES
JOSEPH GOEMAERE, IMPRIMEUR DU ROI
21, RUE DE LA LIMITE, 21

1896

Messieurs,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1er mai 1834, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives le compte rendu des opérations des Chemins de fer de l'État, pendant l'année 1895.

A ce travail sont joints des renseignements sur les Chemins de fer concédés, ainsi que sur les Administrations des Postes, des Télégraphes et de la Marine, pendant le même exercice.

Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

J. Vandenpeereboom.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1re SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE Ier.

I. — Situation financière. — Principaux résultats.

§ 1er. — COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT ET CAPITAL UTILE AU POINT DE VUE DES CHARGES.

Le montant total des sommes liquidées à titre de **premier établissement** du railway de l'État et de celles consacrées au rachat de lignes concédées, au parachèvement et à l'armement de tout le réseau, y compris certaines lignes concédées dont l'exploitation est affermée par l'État, s'élevait, fin 1895, à fr. 1,426,141,647-15, et, fin 1894, à fr. 1,408,405,703-50, soit une augmentation de capital de fr. 17,735,943-65, qui a été appliquée comme suit :

Extension et parachèvement du réseau, bâtiments de stations, matériel fixe, signaux et installations diverses	fr.	10,114,237 66
Acquisition de matériel de traction et de transport, d'outillage, etc.	fr.	5,541,444 65
Lignes en cours de construction, intérêts intercalaires compris	fr.	2,080,261 34
Total égal à la différence ci-dessus. . .	fr.	17,735,943 65

Les produits nets de l'exploitation devant faire face, entre autres, aux charges d'intérêts et d'amortissement du capital *engagé dans le réseau exploité,* il faut, pour obtenir le **capital utile** y correspondant, déduire du capital de premier établissement les dépenses afférentes aux travaux en cours d'exécution ainsi que les amortissements indirects. Si l'on distrait de ce dernier capital, s'élevant à . . . . . fr. 1,426,141,647 15

a) Les dépenses appliquées aux lignes en cours d'exécution	fr.	6,918,624 52	13,084,103 60
b) Les amortissements indirects. . .		6,165,479 08	
Le capital utile ressortit à	fr.		1,413,057,543 55

Ce résultat se justifie également de la manière suivante :

Dans le courant de l'exercice 1895, il a été livré à l'exploitation les sections ci-après désignées :

le 1er mai, la section d'Ermeton à Stave . . . . fr.	624,919	30
le 20 mai, la 1re section de Blaton à Quevaucamps .	55,280	79
le 2 octobre, la section d'Aubel à Bleyberg	1,576,196	99
le 22 octobre, la section Houyet à Beauraing . . .	2,244,499	90
le 10 novembre, la section Stave à Florennes . . .	575,791	»
Ensemble, intérêts intercalaires compris. . fr.	4,856,687	98

Pendant le même exercice, il a été dépensé :

pour travaux d'extension et de parachèvement . . fr.	10,114,237	66
pour acquisition de matériel.	5,541,444	65
En y ajoutant le capital utile clôturant les écritures de 1894, soit . . . . . fr.	1,392,564,084	37
et en retranchant de l'ensemble, soit de . . . . . fr.	1,413,076,454	66
le produit des immeubles réalisés	18.911	11
l'on obtient, comme ci-dessus, le **capital utile**, fin 1895, fr.	1,413,057,543	55

Période décennale.

Dans la période de dix ans qui s'est écoulée depuis 1885, le capital utile a été augmenté, y compris les intérêts intercalaires, de fr. 163,474,778-40, somme qui a reçu les destinations suivantes :

Construction de lignes nouvelles.

Il a été livré à l'exploitation 124 kilomètres à simple voie et 2 kilomètres à double voie, qui ont été renseignés, distinctement, dans les comptes-rendus de la période considérée et

ont entraîné à une dépense de. . fr.	40,321,495 98	42,874,661 79
indépendamment d'une somme de. .	2,553,165 81	

consacrée à l'étude des projets et au personnel qui a surveillé l'exécution des travaux, etc., etc.

Extension des installations en général par suite du développement du trafic.

A. Voies de garage et d'évitement, matériel fixe. — Il a été construit 360 kilomètres de voies y compris la gare de formation à Ronet ; les nécessités du service ont, en outre, imposé l'établissement, surtout dans les stations de grande et de moyenne importance, de matériel fixe, tel que ponts à peser, plaques tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, conduites d'eau et de gaz, candélabres et réverbères, excentriques, signaux Saxby et autres, en un mot, de tout appareil et installation nécessaires à l'utilisation des voies, dans de bonnes conditions de sécurité.

A reporter. . fr. 42,874,661 79

D'autre part. . . . fr. 42,874,661 79

La dépense s'est élevée, pour les

voies, à . . . . . fr.	30,223,787 46	36,935,988 58
pour le matériel fixe	6,712,201 12	

B. Bâtiments, ateliers et dépendances. — Il a été construit ou sont encore en voie d'exécution, notamment :

Des bâtiments de recettes dans 117 stations ; des gares couvertes et des abris pour voyageurs dans 19 stations.

38 hangars et magasins, des parcs à charbon dans 7 localités, des travaux d'agrandissement et d'aménagement nécessités par l'augmentation du trafic dans 265 stations y compris ceux d'Anvers qui sont de très grande importance.

810 maisonnettes de gardiennage ; 119 dortoirs, réfectoires et salles de bain, destinés plus spécialement au personnel des trains que leur service oblige à découcher ; enfin des constructions diverses exécutées à titre d'extension des installations existantes.

Des ateliers centraux pour grosses réparations du matériel ; des remises pour locomotives; des locaux pour machines à vapeur actionnant les dynamos produisant l'éclairage électrique ; des chaufferies, des usines à gaz riche pour les voitures à voyageurs ; des ateliers de petites réparations, etc., etc.

Les sommes appliquées à ces divers travaux s'élèvent à fr. 37,418,444 65

Matériel d'exploitation en général. — Il a été acquis entre autres :

350 locomotives à voyageurs et à marchandises ; 35 voitures à vapeur ; 1,238 voitures à voyageurs ; 2,703 wagons à marchandises; les machines et le gros outillage des ateliers de réparation du matériel; les engins de pesage de chargement et de déchargement dans les stations, ainsi que le mobilier et les objets divers nécessaires aux lignes nouvelles livrées à l'exploitation . . . . . fr. 46,245,683 38

Total conforme. . . . fr. 163,474,778 40

§ 2. COMPTE D'EXPLOITATION.

D'après le compte d'exploitation (annexe III), les recettes et les dépenses de l'exercice 1895 ont atteint :

Les recettes brutes. . . . . fr.	154,467,350 51
Les dépenses d'exploitation	90,436,312 18
L'excédent des recettes a donc été de	64,031,038 33

En comparant, d'une part, les recettes brutes et, d'autre part, les dépenses des deux derniers exercices, on constate :

Recettes brutes en 1895	fr.	154,467,350 51
— en 1894		152,974,889 18
Différence en plus	fr.	1,492,461 33
Dépense en 1895	fr. 90,436,312 18	
— en 1894	86,537,469 39	
Différence en plus		3,898,842 79
L'augmentation des dépenses a donc dépassé celle des recettes de		2,406,381 46

Mais il est à observer que la loi du 14 avril 1896 a rattaché au budget de 1895 (art. 20 et 20^bis^) 3,010,000 francs à titre de renouvellement extraordinaire. Sans cette charge exceptionnelle, il y aurait un excédent de recettes de fr. 603,618-54.

§. 3. RESSOURCES, CHARGES ET ENCAISSE.

D'après le compte d'exploitation, dont les résultats viennent d'être exposés, les *recettes nettes* se sont élevées à	fr.	64,031,038 33
Pour déterminer la somme laissée à la disposition du Trésor, en vue des charges d'intérêt et d'amortissement, il faut déduire de ce montant :		
a) Les parts de recettes versées par le Trésor aux Sociétés dont l'État exploite les lignes	fr. 5,083,513 98	
b) Le loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale . .	fr. 219,600 »	
Ensemble. . .	fr.	5,303,113 98
Reste pour la dotation de ces charges	fr.	58,727,924 35
Or, ces charges s'élevant pour 1895 (annexe IV) à . .		51,146,077 61
il en résulte que, toutes dépenses quelconques, assumées par le compte d'exploitation, celui-ci laisse disponible une encaisse de	fr.	7,581,846 74
qui, ajoutée aux soldes des exercices antérieurs arrêtés (abstraction faite des intérêts en compte-courant), au montant de.	fr.	53,096,239 15
élève l'encaisse au 31 décembre à	fr.	60,678,085 89
Le bilan prenant désormais en charge les pensions servies par le budget de la dette publique, aux anciens fonctionnaires des chemins de fer, il y a lieu de déduire des soldes accumulés, les pensions liquidées au cours de l'exercice, soit	fr.	615,012 »
ce qui ramène l'encaisse réelle dont a disposé le Trésor à fr.		60,063,073 89

§ 4. BILAN.

Le bilan renseigne distinctement les résultats propres à l'exercice considéré, ceux des exercices antérieurs et, *in globo,* l'ensemble des résultats depuis l'origine de l'exploitation, de manière à rendre possible leur appréciation selon le point de vue auquel on se place.

Actif.

Le *capital utile*, tel qu'il se déduit du capital de premier établissement (page 2), comprend :

1° Construction de lignes par l'État, rachat de lignes concédées, travaux de parachèvement, etc. (tabl. I) . . . fr.	1,114,578,977 13	
2° Matériel de traction et de transport (tabl. I) .	298,478,566 42	1,413,057,543 55
Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets ordinaires de 1846 à 1886 (annexe VI) . . . . . fr.		11,090,438 79
Recettes brutes (annexes III et IX) :		
Au 31 décemb. 1894 . fr.	3,463,577,122 55	
Pour l'exercice 1895 . .	154,400,287 57	3,617,977,409 92
Produits divers encaissés par l'administration des domaines, au profit du chemin de fer (annexes III de 1895 et X de 1894) :		3,623,068,482 81
Au 31 décemb. 1894 . fr.	5,024,009 75	
Pour l'exercice 1895 . .	67,063 14	5,091,072 89
Approvisionnements en dépôt (annexe XXVII) :		
Au 31 décembre 1894 . . . . . fr.	23,326,566 26	
Diminution en 1895 de	474,700 75	22,851,865 51
par suite de variations dans les quantités et les prix.		
Intérêts en compte-courant des recettes nettes ou de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation :		
Au 31 décembre 1894 . fr.	27,470,306 24	
Pour l'exercice 1895 (1) .	1,109,780 46	28,580,086 70
Intérêts des soldes accumulés, toutes dépenses et charges réglées (annexes IV et VII) :		146,510,118 21
Au 31 décemb. 1894. fr.	111,299,649 26	
Pour l'exercice 1895. .	6,630,382 25	117,930,031 51
Total de l'actif (annexe I). . . . fr.		5,216,578,448 87

(1) *Voir* annexe IV.

Passif.

Amortissement du capital utile de premier établissement, engagé dans les chemins de fer construits ou rachetés par l'État . . . . . fr.			81,402,793 22
Capital restant à amortir			1,331,654,750 33
Montant égal au **capital utile** . . . . . fr.			1,413,057,543 55
Charges d'intérêt et d'amortissement :			
Pour les capitaux utiles engagés successivement depuis l'origine jusque fin 1886 (1) . fr.	803,430,578 09		
Pour les capitaux, ramenés au terme moyen de 74 a 8 m, à partir de 1887, jusques et y compris 1894 (1)	368,540,522 08		
Pour ces mêmes capitaux en 1895 (2).	46,067,565 26		1,240,439,743 26
Pour les capitaux dépensés après 1886 jusques et y compris 1894, soumis encore au terme de 90 a.	17,322,565 48		
Pour ces mêmes capitaux en 1895 (2).	5,078,512 35		
Parts de recettes versées aux Sociétés dont l'État exploite les lignes :			
Au 31 décembre 1894, fr. 178,790,525 05 Pour l'exercice 1895 (2) . 5,083,513 98	183,873,839 01		
Loyer annuel de la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducale :			
Au 31 décembre 1894, fr. 10,866,138 83 Pour l'exercice 1895 (2) . 219,600 »	11,085,738 83		196,599,096 41
Sommes bonifiées aux Compagnies concessionnaires pour *transports en service,* ayant transité par leurs lignes avant 1885	1,639,518 57		
Dépenses d'exploitation (annexes III et VI) :			
Depuis l'origine jusque fin 1894. . . . fr. Pour l'exercice 1895	2,027,445,111 07 90,436,312 18		2,117,881,423 25
Pensions servies depuis l'origine aux anciens fonctionnaires et employés du chemin de fer et imputées sur le budget de la Dette publique (annexe VII) :			
Au 31 décembre 1894. . . . . fr. Pour l'exercice 1895 (2)	7,470,134 » 615,012 »		8,085,146 »
A reporter. . fr.			4,976,062,952 47

(1) *Voir* annexe VIII de 1887.
(2) — annexe IV.

		Report. . fr.	4,976,062,952 47
Intérêts des capitaux avancés par le Trésor, pour constituer un approvisionnement de rails :			
Au 31 décembre 1894, fr.	495,625 87		
Pour l'exercice 1895 (1) .	17,500 »	513,125 87	
Intérêts au profit du Trésor :			2,491,564 69
Pour liquidations des sommes versées aux sociétés pour loyer et parts de recettes :			
Au 31 décembre 1894 . fr.	1,931,075 82		
Pour l'exercice 1895 (1). .	47,363 »	1,978,438 82	
Total du **passif** (annexe I). . . . fr.			4,978,554,517 16

Balance :

1° *Prélèvements* faits sur les budgets de l'exploitation :		
a) Travaux de parachèvement, 1846-1886 (*voir* à l'actif). . . . . fr.	11,090,438 79	
b) Approvisionnements.	22,851,865 51	
2° *Soldes actifs* accumulés (annexe VII) :		238,023,931 71
Au 31 décembre 1894. fr. 189,439,492 96		
Pour l'exercice 1895 (2) . 14,642,134 45	204,081,627 41	
Total égal à l'actif. . . . fr.		5,216,578,448 87

Pour se rendre compte de la productivité effective de l'exploitation, et refléter les résultats de la comptabilité de l'État, il faut écarter les intérêts en compte-courant qui ne figurent au bilan que dans le seul but de présenter la situation au point de vue de ce qu'elle accuserait s'il s'agissait d'un chemin de fer concédé. Donc (3), si l'on ajoute à la balance active qui précède les sommes attribuées à l'amortissement et si de ce montant l'on retranche les intérêts en compte-courant (annexe IV), l'on constate que les recettes, depuis l'origine jusque fin 1895, ont laissé une encaisse libre (*voir* page 4) de . . . . . fr. 60,063,073 89
tout en ayant supporté, outre les frais d'exploitation et les intérêts des capitaux :

Pour l'amortissement.	81,402,793 22
Pour approvisionnements en réserve	22,851,865 51
Pour les travaux de constructions liquidés à charge des budgets de l'exploitation	11,090,438 79
Ce qui ramène le solde en bénéfice à (3) . . . . fr.	175,408,171 41

(1) *Voir* annexe IV.

(2) 204,081,627.41 — 189,439,492.96. (*Voir* tabl. IV, pp. 104 et 105.)

(3) [(238,023,931.71 + 81,402,793.22) — (146,510,118.21 — 2,491,564.69)] = 175,408,171.41.

§ 5. REVENU DU CAPITAL UTILE.

Capital utile engagé, fin 1894	fr.	1,392,564,084 37
Moitié de la dépense effectuée en 1895, $\frac{20,493,459\text{-}18}{2}$.		10,246,729 59
Capital moyen productif	fr.	1,402,810,813 96
Recette nette, déduction faite des sommes versées aux sociétés (5,303,113-98)	fr.	58,727,924 35
Revenu pour 1895	fr.	4 19
Il a été pour 1894 de		4 43

§ 6. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

Ce résultat se déduit des recettes brutes et des dépenses d'exploitation :

Le coefficient pour 1895 est de 58.57 p. c.; il s'est élevé en 1894 à 56.57 p. c. Pour les années antérieures, *voir* tableau VI.

II. — Résumé des principaux résultats statistiques.

Exercices 1895 et 1894 comparés.

Produits par unité de trafic. — Voici, comme d'usage, les résultats de l'exploitation du railway de l'État, par unité de travail, pour les exercices 1895 et 1894 :

		1895.	1894.
Par kilomètre exploité.	Recettes brutes . . . . fr.	46,825 32	46,516 71
	Dépenses d'exploitation . .	27,414 91	26,314 37
	Recettes nettes	19,410 41	20,202 34
		Fr.	Fr.
Par train-kilomètre.	Recettes brutes	3.6527	3.7307
	Dépenses d'exploitation . .	2.1386	2.1104
	Recettes nettes	1.5141	1.6203
Par locomotive-kilomètre remorquant un train.	Recettes brutes	3.4008	3.4791
	Dépenses d'exploitation . .	1.9911	1.9681
	Recettes nettes	1.4097	1.5110
Par véhicule-kilomètre chargé.	Recettes brutes	0.3170	0.3230
	Dépenses d'exploitation . .	0.1856	0.1827
	Recettes nettes	0.1314	0.1403

Les parcours distincts des trains et des véhicules ainsi que la répartition des produits, donnent les résultats ci-après :

			1895.	1894.
Parcours kilométriques des trains (1)	de voyageurs . .	km.	24,892,610	24,037,941
	de marchandises . . .		17,395,472	16,966,941
Parcours kilométriques des véhicules chargés (2)	de voyageurs . .	km.	177,814,742	173,697,353
	de marchandises . . .		309,493,840	299,869,902
Produit par train-kilomètre	de voyageurs. . . .	fr.	2.2809	2.3745
	de marchandises . . .		5.6119	5.4700
Produit par véhicule - kilomètre chargé	de voyageurs. . . .	fr.	0.3193	0.3286
	de marchandises . . .		0.3154	0.3090

Pour apprécier la différence de produit entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises, il faut tenir compte de leur composition et de leurs parcours moyens, savoir :

		1895.	1894.
Nombre moyen de voitures et wagons CHARGÉS par (3)	train de voyageurs . . .	7.42	7.46
	— de marchandises. .	18.15	18.05
Parcours moyen des	trains de voyageurs. . .	39kil.	38kil.
	— de marchandises. .	35kil.	36kil.

PERSONNEL. — La situation numérique du personnel utilisé par l'Administration des chemins de fer de l'État se résume comme il suit, à la date du 31 décembre de chacun des exercices comparés :

		1895.	1894.
Fonctionnaires et employés		6,960	6,649
Agréés		1,509	1,515
Ouvriers	permanents	35,490	34,853
	en régie	1,191	751
Total.		45,150	43,768

(1) Y compris le parcours de quelques trains étrangers sur le réseau de l'État (*voir* page 28).

(2) Sur le réseau de l'État: dans les trains de l'État pour le trafic et dans quelques trains étrangers (*voir* Annexe XXI).

(3) *Voir* détails page 31.

Caisse de retraite et de secours des ouvriers. — Les données suivantes résument les recettes et les dépenses annuelles ainsi que l'avoir de l'institution.

	1895.	1894.
Les contributions statuaires des affiliés, les intérêts des capitaux, etc., ont produit . . . . . fr.	2,322,946 77	2,234,979 23
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, frais de traitements, etc.	2,061,159 47	1,935,497 22
D'où un excédent de ressources de	261,787 30	299,482 01
En y ajoutant l'avoir en fonds publics et en numéraire qui, au 1er janvier, s'élevait à	12,394,854 73	12,095,372 72
l'avoir au 31 décembre est de. . fr.	12,656,642 03	12,394,854 73

Du chef de pensions et de secours annuels restant à servir, cet avoir est grevé de charges représentées par le capital ci-après :

	1895.	1894.
A. Pour pensions allouées à des ouvriers, veuves, orphelins et ascendants, de . . . . . fr.	10,473,485 45	9,837,464 98
B. Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droit, de	66,464 67	75,351 »
Capital engagé . . . . . fr.	10,539,950 12	9,912,815 98
Il reste donc à disposer, pour l'octroi de pensions et secours aux 37,989 affiliés et à leurs ayants droit, de. .	2,116,691 91	2,482,038 75
Sommes égales à l'avoir ci-dessus. . . . . fr.	12,656,642 03	12,394,854 73

Les dépenses portées en compte ci-dessus, se décomposent comme il suit :

		NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.	
		1893	1894	1893	1894
Termes de pensions.	Ouvriers	947	871	426,450 »	395,510 41
	Veuves.	1,966	1,939	616,901 75	592,521 01
	Orphelins. . . .	136	146	19,554 10	19,887 70
	Ascendants. . .	37	34	2,949 40	2,672 »
Termes de secours annuels. .	Ouvriers	43	50	7,305 80	6,961 35
	Veuves.	310	315	41,519 40	45,384 37
	Orphelins. . . .	28	26	1,972 27	2,122 30
Secours temporaires aux ouvriers		16,556	14,451	552,259 51	482,071 27
Frais de traitement : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc.				372,691 41	368,210 26
Frais de funérailles				14,872 10	14,522 60
Bonification d'intérêts et frais généraux				4,683 73	5,633 95
Sommes égales aux dépenses annuelles reprises page 10. . . . . fr.				2,061,159 47	1,935,497 22

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

A. **Travaux de premier établissement, d'amélioration et de parachèvement imputés sur fonds capital.**

§ 1er. CONSTRUCTION DE LIGNES.

Les dépenses liquidées pour études, achat de terrains et travaux *en cours d'exécution* sont les suivantes :

Section de Houyet à Dinant et Anhée jonction à Yvoir . . . . . fr.	4,831,038	10
Section de Gedinne à Beauraing	300,383	67
Section de Saint-Aubin à Florennes (État)	10,305	14
Section de Ciney à Yvoir.	24,718	17
Section de Wilryck à Malines	1,181,563	03
Deuxième section de Blaton à Quevaucamps. . . .	18,428	07
Ensemble. . . fr.	6,366,436	18
Intérêts intercalaires. .	552,188	34
Dépense totale au 31 décembre 1895 (annexe XII). fr.	6,918,624	52

§ 2. TRAVAUX D'EXTENSION, D'AMÉLIORATION ET DE PARACHÈVEMENT DES LIGNES EN EXPLOITATION.

Route. — La suppression de divers passages à niveau a nécessité une dépense s'élevant à . . . . . fr. 253,052 »

Ouvrages d'art. — Diverses améliorations ont été apportées à des ouvrages d'art et ont coûté. . . . fr. 61,249 »

Bâtiments. — De nouveaux bâtiments de recettes ont été construits dans les stations de Bastogne, Bellem, Okegem, Viane, Wilderen, Forchies, Mignault, Avecappelle, Warquignies, Falisolle, Orp, Maffle, Grimde, Furnes (parachèvement), Wesembeek, Esschene-Lombeek, Grupont, Gemmerich, Vignée, Havenne, Bormenville, Olmenhoeck, Liedekerke, Haren-Sud, Nosseghem, Ormeignies, Ramillies, Huissignies, Stockel, Vellereille-le-Sec, Hédenge, Astene, Wielsbeke, Ciney, Petit-Sinay, ainsi qu'en différents points d'arrêt. La dépense s'est élevée à . . . . . fr. 1,025,996 »

En outre, une somme de . . . . . fr. 298,469 »
a été consacrée à l'agrandissement et l'amélioration de divers bâtiments.

Il a été construit 69 nouvelles maisonnettes de garde et un grand nombre d'autres ont été agrandies. La dépense de ce chef s'est élevée à . . . . . fr. 536,411 »

Des hangars à marchandises ont été construits à Okegem, Ruysbroeck, Herenthals, Lierde-Sainte-Marie, Rognon et Jemappes, d'autres ont été agrandis. — Dépense. . . . . fr. 220,823 »

L'aménagement et la construction de dortoirs, réfectoires, salles de bain, destinés aux agents des trains, ont coûté. . . . . fr. 10,683 »

Stations. — Les stations ci-après ont été agrandies ou aménagées : Fexhe-le-Haut-Clocher, Dolhain, Gand, Renaix, Commune, Ramillies, Ans, Machelen, Haine-Saint-Pierre, Comblain-la-Tour, Streupas, Pipaix, Koekelberg, Ruysbroeck, Thy, Feluy-Arquennes, Schellebelle, Fonteney, Ecaussines-Sud, Monceau-Usines, Rhisnes, Tourpes, Quiévrain, Antoing, Nieuport, Fallais, Borgerhout, Warquignies, Bovigny, Huccorgne, Corroy-le-Château, Ave-Cappelle, Ellezelles, Mons, Vive-St-Eloi, Frasnes-lez-Buissenal, Viane, Groenendael, Jemelle, Frizet, Lincent, Vignée, Naninne, Cuesmes-État, Faurœulx, Hombeek, Renaix, Jemeppe-Froidmont, Froyennes, Havré-ville, Gembloux, Villers-Perwins, Handzaeme, Leupegem, Okegem, Châtelineau, Villers-sur-Lesse, Falisolle, Turnhout, Autre-Église, Edegem, Embourg, Trazegnies, Chênée, Jemappes, Hemixen, Ronquières, Braine-l'Alleud, Dergneau, Bouwel, La Gleize, Angleur, Wesembeek, Grand-Leez, Manage, Naast, Bruxelles-Allée-Verte, Marche-lez-Ecaussines, Wilderen, Orp, Louvain-Bassin, Callenelle, Anseghem, Cherq, Noncelles, Blaton, Kemseke, Estinnes, Martin-Rive, Charleroy, Thieu, Oplinter, Vertryck, Saint-Jean-Geest, Nosseghem, Aiseau, Amougies, Franière, Wetteren, Melle, Bruxelles-Ouest, Flénu-Central, Piéton, Bernissart, Maubray, Wygmael, Jumet-Brûlotte, Antoing, Falaën, Biesmerée, Anvaing, Sombreffe, Ethe, Claminforge, Momalle, Brugelette, Lovenjoul, Olmenhoeck, Houpertingen, Huissignies, Oostkerke, Obigies, Liedekerke, Solre-St-Géry, Herent, Avelghem, Bouvignes, Neckerspoel, Juslenville, Molhem, Ronet, Ostende-Quai, Pepinster, Forchies, Sart-Moulin, Gilly-Haies, etc. La dépense s'est élevée à, ... fr. 1,955,342 »

Alimentation d'eau. — Les travaux exécutés à Tournai, Bruxelles-Nord, Châtelineau, Manage, Rivage, Fumal, Renory, Barvaux, Angleur, Bleyberg, Hatrival, Marbehan, Bastogne-Sud, Remouchamps, Bertrix, etc., ont coûté fr. 145,649 »

Divers travaux, tels que : établissement de ponts à peser, fondations pour machines-outils, travaux pour prévenir les dangers d'incendie, installations électriques, etc., ont donné lieu à une dépense de . . . . . fr. 297,190 »

B. Situation des lignes en exploitation.

Voies. — Stations. — Matériel fixe du réseau.

§ 1er. LONGUEUR DES LIGNES PRINCIPALES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1895.

	MÈTRES COURANTS :		
	à double voie.	à simple voie.	Ensemble.
Lignes construites : directement par l'État	658,036	150,350	808,386
Lignes construites : à forfait pour compte de l'État	15,120	688,426	703,546
Lignes rachetées par l'État	499,084	942,653	1,441,737
Longueur du réseau de l'État	1,172,240	1,781,429	2,953,669
Lignes exploitées par l'État, moyennant parts de recettes ou loyer	158,367	165,724	324,091
Sections appartenant à des compagnies : exploitées en commun avec l'État	2,282	11,872	14,154
Sections appartenant à des compagnies : empruntées en transit par l'État	1,000	27,750	28,750
Longueur totale exploitée (*voir* annexe XIII) (1)	1,333,889	1,986,775	3,320,664

dont 140km,121 de voies affectées au transport des marchandises seulement.

En doublant les chiffres de la première colonne on arrive à un développement, en voies simples, de 4,654k.553
en ajoutant les voies d'évitement et de manœuvre. . . 2,096k.928
l'étendue totale, en voies simples, est de. 6,751k.481

(1) Cette longueur est établie à l'écartement normal de 1m.50.

§ 2. LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE EN 1895.

La longueur du réseau fin 1894 était (annexe XIII) de. .		3,289km,704 (1)
Il a été livré à l'exploitation les sections suivantes :		
Le 1er mai, Ermeton sur Biert à Stave. . .	5km,023	
Le 20 mai, 1re sect. de Blaton à Quevaucamps.	2km,070	
Le 2 octobre, Aubel à Bleyberg.	10km,187	
Le 22 octobre, Houyet à Beauraing . . .	9km,492	
Le 10 novembre, Stave à Florennes (État) .	4km,789	30km,960
Ensemble. . . .	31km,561	
A déduire, par suite de modifications au tracé de certaines lignes et de rectifications de mesurages	0km,601	
Longueur effective (annexe XIII). .		3,320km,664
Les 31km,561 livrés en 1895 n'ayant été exploités qu'une partie de l'année, il faut déduire, au prorata du temps .		21km,865
La *longueur moyenne* des lignes exploitées par l'État a donc été de.		3,298km,799
En 1894, elle était de		3,288km,554
Différence en plus, en 1895. . . .		10km,245

§ 3. RAILS.

La longueur en *mètres courants* des rails en fer et en acier, existant dans les voies principales et accessoires, était de (*voir* Annexe XIV) :

		1895.	1894.
Acier.	voies principales.	8,342,425	8,193,522
	— accessoires.	2,075,426	1,994,607
Fer .	voies principales.	769,508	859,178
	— accessoires.	1,819,305	1,874,412
	Ensemble. . . .	13,006,664	12,921,719

Les 8,342,425 mètres de rails d'*acier* représentent 91.55 p. c. de la totalité des rails placés dans les *voies principales*. Mais, si à ce chiffre l'on ajoute les 2,075,426 mètres de voies accessoires en rails d'acier, la proportion de ceux-ci, par rapport à la totalité des rails en service, n'est plus que de 80.10 p. c.

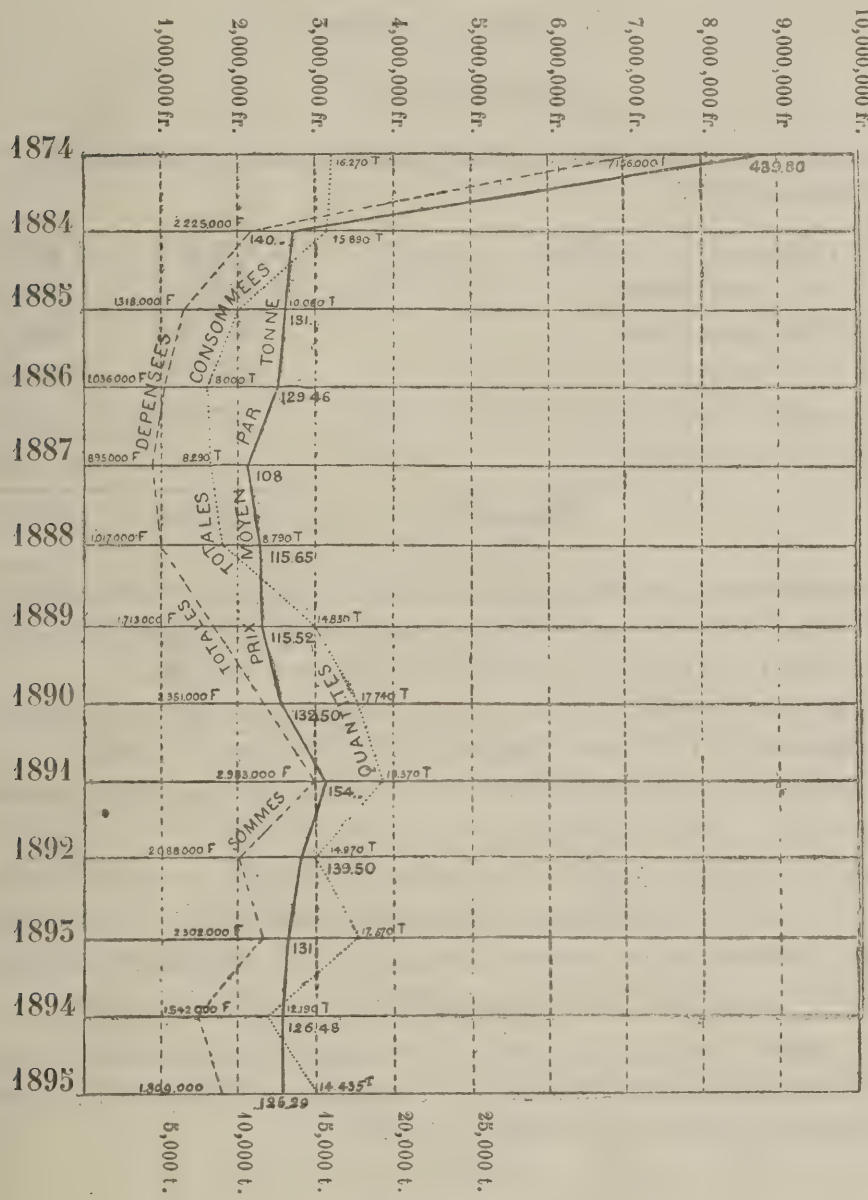
Les rails d'acier *utilisés* en 1895 ont une valeur moyenne de fr. 125-29 par tonne; ceux *utilisés* en 1894 revenaient à fr. 126-48, soit une diminution de 0.94 p. c.

---

(1) Y compris les sections de Compagnies empruntées en transit par l'État, qui avaient, au 31 décembre 1894, un développement de 28km.750 (*voir* page 17 du compte rendu de 1893).

Le diagramme ci-après figure, pour les douze dernières années, la quantité, la valeur totale et le prix moyen des rails d'acier employés au renouvellement des voies.

Quantités totales consommées ..... (Échelle 0m.002 par 1,000 tonnes).
Sommes totales dépensées - - - - - - - - (— 0m.01 par 1,000,000 de francs).
Prix moyen par tonne ———— (— 0m.002 par 10 francs).



Pour les années antérieures à 1884, voir le diagramme de la page 25 du compte rendu de 1889.

Il a été conclu en 1895, les marchés de rails détaillés ci-après :

a) pour l'entretien et le renouvellement de 1895, 1,306,820 tonnes de rails Vignole en acier, de 38 kilog. par mètre courant, à raison de fr. 118-90 la tonne;

b) à titre d'extension et d'établissement de doubles voies en 1895 et 1896, 8,000 tonnes de rails Vignole, au prix de fr. 128-50 la tonne.

§ 4. BILLES ET TRAVERSES.

a) *Billes en bois.*

Le nombre des billes en bois, existant dans les voies, est le suivant : (*Voir* annexe XIV.)

		1895.	1894.
Chêne	voies principales (1)	5,472,468	5,412,153
	— accessoires	1,587,067	1,525,259
Sapin	voies principales	101,988	104,620
	— accessoires	237,587	266,587
Hêtre	voies principales	17,126	17,126
	— accessoires	—	—
	Ensemble	7,416,236	7,325,745

Les billes en chêne, *utilisées en* 1895, ont coûté : celles de 0m.28 sur 0m.14, fr. 5-38; celles de 0m.26 sur 0m.13, fr. 4-24. Les billes en sapin, fr. 3-39, et celles en hêtre : cœur rouge, fr. 4-75, et cœur blanc, fr. 4-95.

Ces prix comprennent les frais de créosotage, s'élevant à 51 centimes pour le chêne, à fr. 1-33 pour le sapin, et à fr. 1-25 pour le hêtre.

Quant aux billes en chêne de 0m.28 sur 0m.14 *acquises en* 1895, elles ont coûté :

a) pour les renouvellements et l'entretien de 1895, de fr. 4-88 à fr. 4-90;
b) pour l'entretien et les renouvellements de 1896, de fr. 4-80 à fr. 4-86;
c) pour l'entretien et les renouvellements de 1897, de fr. 4-79 à fr. 5-00;
d) pour les besoins de l'extension de 1896, de fr. 4-77 à fr. 5-00.

Il faut ajouter à ces prix les frais de créosotage s'élevant à 48 centimes.

Les billes en chêne de 0m.28 sur 0m.14 *acquises en* 1894 pour les besoins de 1895, avaient coûté de fr. 4-87 à fr. 4-93.

b) *Voies métalliques.*

La longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques restant dans les voies au 31 décembre 1895 est de . . . . . 238,742 mètres.

Fin 1894, cette longueur était de . . . . . 246,439 —

Voir détails à l'annexe XIV.

(1) *Voir* annexe XIV.

§ 5. *Profil et courbes.*

Sous le rapport du tracé, des pentes et rampes, des courbes, etc., le développement des *voies principales* se subdivise ainsi qu'il est indiqué à l'annexe XV de 1895 et à l'annexe XXVIII de 1891.

§ 6. SIGNAUX.

Les signaux de différents systèmes sont respectivement établis comme le renseigne l'annexe XV, littera *b*.

§ 7. PASSAGES A NIVEAU.

Au 31 décembre 1895, il existait 5,033 passages à niveau, classés comme suit :

A. — Fermés par des barrières manœuvrées sur place et à la main	par un *agent à poste fixe* . .	2,689	2,799
	par un *ouvrier de station, pontonnier, garde-tranchée, etc.*	110	
B. — Fermés par des barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	par un poste voisin . . .	605	731
	par une cabine Saxby . . .	126	
C. — Ouverts et non surveillés			1,503
		Nombre égal. . .	5,033

Les 2,689 passages à niveau, dont les barrières sont manœuvrées par des agents à poste fixe, occupent 3,595 personnes dont 1,775 hommes et 1,818 femmes.

La garde de ces 2,689 passages a occasionné, en 1895, une dépense de fr. 2,336,632-70.

Ces passages sont gardés comme suit :

68	pendant . . .	12 heures.	327	pendant . . .	17 heures.
67	— . . .	13 —	261	— . . .	18 —
251	— . . .	14 —	189	— . . .	19 —
274	— . . .	15 —	120	— . . .	20 —
472	— . . .	16 —	660	— . . .	24 —

§ 8. RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

Le nombre des raccordements industriels et des gares privées, au cours de l'année 1895, a été modifié comme suit :

DATES DE LA SITUATION.	Raccordements.	Gares privées.	Ensemble.
Au 1er janvier 1895.	794	64	858
Livrés à l'exploitation pendant l'année	20	2	22
Ensemble. . .	814	66	880
Supprimés pendant l'année	6	»	6
Situation au 31 décembre 1895.	808	66	874

§ 9. RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

La situation au 31 décembre 1895 et 1894, se présente comme suit :

	En 1895.	En 1894.
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État.	46	44
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies.	6	5
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes	38	37
Lignes vicinales traversant des voies communes gérées par des compagnies	1	»

§ 10. STATIONS.

Le nombre de stations, haltes et points d'arrêt, au 31 décembre 1894, était de .	Stations	606	975
	Dépendances. . .	59	
	Bureaux de ville (1) .	18	
	Haltes	109	
	Points d'arrêt . .	203	
Il a été créé en 1895, tant sur le réseau exploité que sur les sections nouvelles (2) .	Stations	4	38
	Dépendances. . .	2	
	Bureaux auxiliaires .	2	
	Haltes	2	
	Points d'arrêt . .	28	
	Ensemble. . .		1,013

On a transformé en haltes la station d'Ollignies ainsi que les points d'arrêt

---

(1) Dont un à Douvres.

(2) *Stations :* Stave, Hombourg, Beauraing et Wiesme; *Dépendances :* Charleroy (raccordements) et Clabecq (canal); *Bureaux auxiliaires :* Bruxelles (rue des Comédiens) et Bruxelles (rue des Tanneurs). Ces bureaux ne sont ouverts qu'aux expéditions par tarif 1 et 2, composés de colis d'un poids maximum de 50 kilog.; *Haltes :* Biesmerée et Florennes (État) (halte provisoire); *Points d'arrêt :* Hillegem, Salm-Château, Sart-Bernard, Ganshoren, Landscauter, La Chaussée, Céroux-Mousty, Bernissem, Les Haies, Maret, La Bretagne, Kerniel, Meslin-l'Évêque, Cherscamp, Monstrueux, Ronet (voyageurs), Naze, Zelck, Saint-Remy, Grande-Bruyère, Nimy-Maisières, Petite-Hollande, Bienne lez-Happart, Marcinelle (blanchisserie), Vaudignies, Waltergem, Bois-d'Haine et Quevaucamps.

de Hayettes, Buzenol, Bormenville, Tourpes, Vellereille-le-Sec, Autre-Église et Zellick.

Au 31 décembre 1895, il y avait donc 609 stations, 41 dépendances, 18 bureaux de ville, 2 bureaux auxiliaires, 119 haltes et 224 points d'arrêt.

Des 609 stations et 224 points d'arrêt, il en existe respectivement 71 et 3 dont l'exploitation est commune à l'État belge et à d'autres administrations de chemin de fer. 33 stations communes et 1 point d'arrêt sont gérés par l'État.

§ 11. PONTS A PESER.

Il existait, au 31 décembre 1895, répartis sur divers points du réseau, 81 ponts à peser les chariots.

Du chef du pesage des marchandises au moyen de ces engins, il a été encaissé, en 1895, des recettes s'élevant à fr. 26,575-50.

§ 12. APPROVISIONNEMENT AU 31 DÉCEMBRE 1895.

Il existait au 31 décembre 1895 dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux neufs, de remploi et vieux pour une valeur, au prix du jour de fr. 9,618,447, savoir (annexe XVI) :

Rails en acier.	fr.	1,792,461
Rails en fer		864.893
Accessoires de rails.		1,433.023
Croisements, traverses, excentriques		1,243,680
Billes et bois spéciaux.		2,619,987
Disques, appareils spéciaux, plaques tournantes, pièces de rechange, etc. etc.		1,664,403
Total. . . .	fr.	9,618,447

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

I. — Situation, parcours et utilisation du matériel. — Combustible. — Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.

§ 1er. MATÉRIEL DE TRACTION ET DE TRANSPORT.

L'effectif du matériel de traction et de transport au 31 décembre 1895 comprend respectivement (annexe XVII) :

	1895.	1894.
Locomotives et voitures à vapeur de divers types.	2,184	2,133
Tenders indépendants	1,358	1,334
Voitures à voyageurs	4,281	3,999
Véhicules pour trains de voyageurs	1,442	1,383
Wagons à marchandises	45,022	43,740
Véhicules pour services divers	1,368	1,406

La puissance des locomotives, le poids des moteurs et des tenders font l'objet de l'annexe XIX.

La dénomination et l'énumération détaillées des moteurs et des véhicules dont l'effectif précède, font l'objet de l'annexe XVII.

§ 2. RENOUVELLEMENT ET EXTENSION DU MATÉRIEL DE TRACTION ET DE TRANSPORT.

Les unités acquises sur le compte capital en extension de l'effectif, celles démolies annuellement et remplacées sur le compte d'exploitation, sont dénombrées à l'annexe XVIII, pour les quinze dernières années.

L'entretien et le renouvellement en 1895, se résument comme suit :

	Locomotives.	Tenders (1).	VOITURES à vapeur.	VÉHICULES pour trains de	
				voyageurs.	marchandises.
Effectif fin 1894	2,079	1,460	54	5,282	45,146
Faits accomplis en 1895. — Mise hors d'usage	21	14	»	23	498
Faits accomplis en 1895. — Reste	2,058	1,446	54	5,259	44,648
Faits accomplis en 1895. — Renouvellement (budget ordinaire)	36	34	»	193	1,159
Faits accomplis en 1895. — Extension (budget extraordinaire)	36	31	»	171	583
Effectif fin 1895	2,130	1,511	54	5,623	46,390
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de	2,114	1,539	49	5,306	45,517
On trouve que le renouvellement est — en avance de	16	»	5	317	873
On trouve que le renouvellement est — en arrière de	»	28	»	»	»

Il reste à fournir au 31 décembre 1895 :

Sur compte d'exploitation. — Budget de	1894	»	»	»	»	143
	1895	»	20	»	»	10
	1896	»	»	»	35	»
Sur compte capital		24	25	»	317	1,201
Ensemble		24	45	»	352	1,354

Le matériel acquis successivement à titre de renouvellement, et imputé sur le compte d'exploitation, est généralement d'un effet utile plus grand, ainsi qu'il a été établi au compte-rendu de 1894, que le matériel démoli auquel il est substitué.

Ainsi, en ce qui concerne les locomotives, la puissance de traction tangentielle aux roues motrices, accuse une avance de 509,572 kilogrammes, par suite de la substitution de moteurs plus puissants à ceux démolis. Si l'on considère que la puissance de traction des unités remplacées était de 4,854 kilogrammes, l'avance est en fait de $\left(\frac{509.572}{4,854}\right)$ 105 locomotives au lieu des 16 indiquées ci-dessus.

En outre, les locomotives acquises successivement à titre de renouvellement, ont coûté 4,594,928 francs de plus que les moteurs démolis qu'elles ont remplacés.

Pour les voitures à voyageurs, l'avance en renouvellement correspond, fin 1895, à 21,789 places offertes en plus et pour les wagons à marchandises à 41,739 tonnes de chargement, ce qui équivaut à 464 voitures à voyageurs

(1) La situation est établie en tenant compte de la partie tender des locomotives-tenders.

en plus et à 3,986 wagons à marchandises en plus. L'avance de 41,739 tonnes ne comprend pas 1,480 tonnes afférentes à 148 wagons restant à fournir, dont 143 sur budget de 1894 et 5 sur budget de 1895.

Pour les wagons spéciaux, l'avance estimée en essieux, est de 337, non compris 10 essieux correspondant à 5 véhicules restant à fournir sur budget de 1895.

Les voitures à voyageurs, les wagons ordinaires et les wagons spéciaux achetés à titre de renouvellement, ont coûté 11,534.210 francs de plus que les unités auxquelles ils ont été substitués, non compris une somme de 589,472 francs valeur des 153 véhicules restant à fournir sur fonds de renouvellement des budgets de 1894 et 1895.

En résumé, du chef des renouvellements du matériel de traction et de transport, le compte d'exploitation est en avance de (4,594,928 + 11,534,210) = 15,929,138 francs, non compris la valeur du matériel signalé comme restant à fournir sur budgets de 1894 et de 1895.

§ 3. WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1894, le nombre des wagons appartenant à des particuliers et admis à circuler sur les lignes de l'État ainsi que sur celles de ses correspondants, s'élevait à. 500

En 1895, 116 ont été agréés et 1 retiré du service, ci 115

L'effectif au 31 décembre est donc de 615

se répartissant comme suit :

514 wagons-citernes ;
14 wagons spéciaux pour transport de glaces et verreries ;
81 wagons ordinaires ;
4 boxes pour transports de chevaux ;
2 trucks pour chargements de masses indivisibles.

§ 4. PRIX ET TRAVAIL DES MOTEURS ET DES VÉHICULES.

Il a paru intéressant d'indiquer ci-après le prix et le parcours moyen des moteurs et des véhicules en service :

A. *Coût et utilisation du matériel de traction.*

TYPES ET CATÉGORIES des MOTEURS.	EFFECTIFS MOYENS.	PRIX MOYEN d'un moteur.	PARCOURS MOYEN par moteur.	Unités virtuelles REMORQUÉES en moyenne par locomotive-kilomètre.
				(1)
Locomotive type I.	136	54,470	31,958	59
— types II et IIbis	172	50,790	36,755	60
— type IV.	92	64,566	32,913	52
— — VI.	32	73,537	40,721	78
— — XII.	87	73,655	44,379	82
Voitures à vapeur.	54	33,130	22,084	22
Locomotives-fourgons	46	33,689	29,306	26
— type XI	78	40,379	37,632	31
— — V	36	38,364	27,785	29
Moteurs d'autres types.	89	55,511	24,330	47
Ensemble des moteurs à voyageurs	822	53,301	33,457	54
Locomotive type XX	55	82,444	17,566	108
— — XXV	249	57,725	32,553	88
— — XXVIII	256	56,431	24,509	73
— — XXIX	407	46,295	24,300	79
Moteurs d'autres types.	80	43,770	16,948	55
Ensemble des locomotives à marchandises . .	1,047	54,083	25,398	80

B. *Coût et utilisation du matériel à marchandises.*

DÉSIGNATION DES VÉHICULES.	EFFECTIF MOYEN.	PRIX MOYEN d'un véhicule.	PARCOURS MOYEN ANNUEL par véhicule.
Wagons à plus de 4 roues :			
Wagons à 8 roues de 25 tonnes et plus	17	4,800	
— 8 — 20 —	810	5,054	10,141
— 6 — 15 —	9	3,280	
	836		
Wagons à 4 roues :			
Fermés . . . à 2 portes	4,900	2,920	
à 4 —	2,258	3,425	17,337
En général	7,158		
Ouverts . . . à petites haussettes.	2,850	2,366	10,067
à haussettes moyennes	30,133	2,396	
— élevées	3,856	3,337	13,660
En général	36,839		
Fermés et ouverts en général	44,833	2,587	11,539
Fourgons	821	5,161	23,262

(1) *Voir* la définition de cette unité à l'annexe XXIV du Compte-rendu.

C. *Coût et utilisation du matériel à voyageurs.*

DÉSIGNATION DES VÉHICULES.	EFFECTIF MOYEN des véhicules.	PRIX MOYEN par véhicule.	PARCOURS MOYEN ANNUEL par véhicule.
Voitures de 1re classe . . . . . à 2 essieux . .	452	11,861	24,458
Voitures de 1re classe . . . . . à 3 — . . .	3	19,323	
Voitures de 2e classe. . . . . à 2 — . . .	24	8,061	29,134
Voitures de 2e classe. . . . . à 3 — . . .	414	15,075	
Voitures de 3e classe. ordinaires. . à 2 — . . .	1,298	6,850	38,504
Voitures de 3e classe. ordinaires. . à 3 — . . .	464	13,051	
Voitures de 3e classe. légères à 2 essieux.	444	5,628	30,259
Voitures-fourgons	136	5,984	41,453
Voitures mixtes ordinaires. 1re et 2e classe. à 2 essieux . . .	195	9,760	
Voitures mixtes ordinaires. 1re et 2e classe. à 3 — . . .	274	18,549	42,531
Voitures mixtes ordinaires. 1re et 2e classe. à 4 — . . .	17	32,861	
Voitures mixtes ordinaires. 1re, 2e et 3e classe à 2 — . . .	60	9,342	42,531
Voitures mixtes légères. 1re et 2e classe	218	7,787	30,574
Voitures mixtes légères. 1re, 2e et 3e classe.	28	8,791	30,574
Voitures mixtes légères. 2e et 3e classe.	35	6,588	30,574
Fourgons . . . ordinaires. . à 2 essieux . . .	590	6,789	44,988
Fourgons . . . ordinaires. . à 3 — . . .	268	7,583	
Fourgons . . . légers à 2 essieux	17	2,471	31,889
Autres véhicules pour trains de voyageurs.	714	»	»
Ensemble . . .	5,451	»	33,867

§ 5. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT ET DES LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT. (*Voir* annexe XX.)

Le parcours des locomotives de l'État se résume comme suit :

	1895.	1894.
Remorquant des trains de voyageurs (1) . .	25,264,525	24,327,876
— — de marchandises (2) .	20,721,540	20,156,330
— — de route	434,156	387,938
Circulant à vide	3,132,778	2,933,843
Faisant des manœuvres	9,218,014	8,800,308
Ensemble (3). .	58,771,013	56,606,295

(1) Y compris 410,868 sur lignes étrangères.
(2) Y compris 300,704 sur lignes étrangères.
(3) Y compris 722,916 sur lignes étrangères.

Les locomotives étrangères ont circulé sur le réseau de l'Etat, savoir :

	1895.	1894.
Remorquant des trains de voyageurs . . .	122,870	124,317
— — de marchandises . .	23,180	25,034
Circulant à vide.	3,164	4,852
Faisant des manœuvres	1,670	1,952
Ensemble. . .	150,884	156,155

§ 6. NOMBRE ET PARCOURS DES TRAINS.

Le nombre et le parcours des trains, par nature d'emploi, ont été les suivants :

				En 1895	En 1894.
Nombre annuel des trains de l'État.	de voyageurs	express		48,611	49,220
		ordinaires et spéciaux . .		595,764	587,560
	de marchandises			494,663	467,383
	de route			18,712	16,071
		Ensemble. . .		1,157,750	1,120,234
Parcours kilométriques des trains de l'État.	*a*) sur le réseau de l'État.	voyageurs.	express . . .	4,538,785	4,221,417
			ordin. et spéciaux.	14,483,950	15,996,966
			légers	5,987,628	5,741,813
		marchandises		17,572,422	16,942,106
		PARCOURS PRODUCTIFS. .		42,182,763	40,902,302
		Pour le service de la route. .		450,107	584,478
	b) sur les lignes étrangères.	voyageurs . .		282,543	279,730
		marchandises .		218,086	205,310
	Parcours total des trains de l'État			43,133,499	41,771,820
Parcours kilométriques des trains étrangers.	*c*) sur le réseau de l'État .	voyageurs . .		82,269	77,745
		marchandises .		23,050	24,835
		PARCOURS PRODUCTIFS . .		105,319	102,580
Résumé. . .	PARCOURS PRODUCT. P^r L'ÉTAT	voyageurs . .		24,892,610	24,037,941
		marchandises .		17,395,472	16,966,941
	Autres parcours. . . .			950,756	869,518
	TOTAL GÉNÉRAL . . .			43,238,818	41,874,400

§ 7. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES VOITURES A VOYAGEURS DE L'ÉTAT ET DE L'ÉTRANGER SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

Les voitures à voyageurs ont effectué les parcours productifs suivants sur le réseau de l'État :

		Trains express.	Trains ordinaires.
Voitures de 1re classe	ordinaires. . . .	4,189,026	9,864,290
	mixtes.	5,713,393	10,442,971
Voitures de 2e classe	ordinaires. . . .	2,205,789	11,223,902
	mixtes.	5,027,786	9,349,484
Voitures de 3e classe	ordinaires. . . .	7,043,174	76,544,078
	mixtes.	—	1,050,674
Ensemble des parcours. . .		24,179,168	118,475,399
Parcours productifs	pour 1895. . . .	142,654,567	
	pour 1894. . . .	139,743,220	

Pour le parcours des fourgons et autres véhicules entrant dans la composition des trains de voyageurs, *voir* annexe XXI.

§ 8. UTILISATION DU MATÉRIEL A VOYAGEURS.

Le nombre moyen de voyageurs par voiture, eu égard aux places offertes, est le suivant :

	1895.			1894.
	PLACES offertes en moyenne par VOITURE.	PLACES OCCUPÉES EN MOYENNE PAR VOITURE		RAPPORT des PLACES OCCUPÉES aux places offertes en p. °/o.
		au total.	en p. °/o.	
Express . . . . . 1re classe.	24	7.03	29.29	32.92
Express . . . . . 2e —	40	13.79	34.48	41.32
Express . . . . . 3e —	55	13.12	23.85	29.43
Ordinaires . . . . . 1re classe.	24	2.50	10.44	9.42
Ordinaires . . . . . 2e —	40	9.85	24.64	23.55
Ordinaires . . . . . 3e —	55	14.57	26.49	26.47
Moyenne	47	11.54	24.55	25.02

Ces résultats sont obtenus en divisant le parcours des voyageurs (p. 40) par celui des voitures renseigné ci-dessus.

§ 9. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES WAGONS DE L'ÉTAT ET DE L'ÉTRANGER SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

Les wagons à marchandises ont effectué les parcours ci-après sur le réseau de l'Etat :

		1895.	1894.
Fourgons chargés	de l'État	17,447,792	17,348,170
	de l'étranger	71,776	106,550
Wagons chargés	de l'État	256,150,657	221,698,242
	de l'étranger	55,171,368	59,674,854
PARCOURS PRODUCTIFS. . .		308,841,593	298,827,796
Parcours à vide : Wagons	de l'État	112,605,821	114,451,722
	de l'étranger	27,509,613	24,340,058
ENSEMBLE POUR LE TRAFIC. . .		448,957,027	437,619,576
Expédiés en service	à charge	10,612,925	9,644,715
	à vide	5,057,514	4,976,346
Véhicules divers		5,075,102	5,342,193
TOTAL CONFORME (annexe XXI). .		469,702,568	457,582,830

§ 10. UTILISATION DU MATÉRIEL A MARCHANDISES.

Les wagons à marchandises ont été employés au départ de la manière suivante :

		1895.	1894.	En plus en 1895.
Transports taxés.	Houille et coke . .	1,180,336	1,152,136	28,200
	Autres marchandises.	2,053,315	2,031,212	22,103
Transports en service.	Divers	103,872	96,515	7,357
	Combustibles. . .	84,625	82,137	2,488
	ENSEMBLE. . .	3,422,148	3,362,000	60,148

Le chargement, le parcours et le déchargement des wagons ont nécessité les durées moyennes suivantes :

		En 1895.	En 1894.
Wagons de l'État	sur réseau de l'État	2j 93	3j 02
	sur lignes étrangères	3 30	3 20
Wagons étrangers sur réseau de l'État		2 67	2 56

Le temps moyen qui s'est écoulé entre deux chargements de wagons de l'État, employés sur le réseau de l'État, a été :

	En 1895.	En 1894.
En service intérieur.	3j 04	3j 23
En services mixtes et internationaux	5 97	5 76

La charge moyenne du matériel composant les trains de marchandises, eu égard à la capacité moyenne des wagons et aux parcours ci-dessus, a été :

	1895.	1894.
Capacité moyenne des wagons	10t 47	10t 48
Charge moyenne du wagon chargé	6 95	7 07
— par rapport aux wagons chargés et vides réunis .	4 78	4 83
— par locomotive avec train	105 51	105 66
Capacité moyenne d'un train de marchandises	270 27	270 00
Charge moyenne d'un train de marchandises	123 46	125 00
Rapport entre le chargement et la capacité	45 68 p. %	46.00 p. %

§ 11. ENSEMBLE DES PARCOURS KILOMÉTRIQUES EFFECTUÉS PAR LES VÉHICULES DE L'ÉTAT.

Si l'on réunit les parcours effectués exclusivement par les véhicules de l'État, tant en Belgique qu'à l'étranger, on obtient :

		En 1895.	En 1894.
Matériel pour trains de voyageurs	voitures à voyageurs	144,457,129	140,834,590
	fourgons	31,390,365	30,815,573
	véhicules assimilés, boxes, etc.	11,135,018	11,160,121
		186,982,510	182,810,284
Matériel pour trains de marchand.	fourgons, traineaux et wagons lestés. . .	20,054,584	19,622,665
	wagons fermés	124,099,379	121,878,605
	— ouverts à quatre roues	384,331,162	368,357,651
	— — à plus de quatre roues .	8,477,763	8,026,867
		536,962,888	517,885,788
Parcours total des véhicules de l'État (annexe XXI).		723,945,398	700,696,072
Effectif moyen des véhicules de l'État	pour trains de voyageurs	5,551	5,353
	pour trains de marchandises	45,688	46,251
Parcours moyen d'un véhicule de l'État	dans les trains de voyageurs	53,867	34,368
	dans les trains de marchandises	11,753	11,704

§ 12. COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT. (*Voir* annexe XXI.)

	PARCOURS DES VÉHICULES DANS LES TRAINS DE L'ÉTAT SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.			
	Trains de voyageurs.		Trains de marchandises.	
	1895.	1894.	1895.	1894.
Voitures à voyageurs	144,435,068	140,771,074	2,653,383	3,135,521
Voitures-poste et cellulaires	3,292,962	3,129,712	29,371	38,049
Wagons à bagages et fourgons	30,901,514	29,924,523	18,998,594	18,710,295
Boxes, trucks pour équipages et wagons divers. chargés.	5,314,137	5,299,020	301,685,517	290,780,627
Boxes, trucks pour équipages et wagons divers. vides. .	309,673	300,231	144,945,058	143,554,243
Wagons-traîneaux.	54,246	122,886	901,913	901,391
Ensemble (*voir* annexe XX) .	184,307,600	179,547,446	469,213,836	457,120,124
Parcours des trains de l'État	24,810,341	23,960,196	17,822,529	17,326,584
	COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT.			
Voitures à voyageurs	5.82	5.87	0.15	0.18
Voitures-poste et cellulaires.	0.13	0.13	»	»
Wagons à bagages et fourgons	1.25	1.24	1.07	1.08
Boxes, trucks pour équipages et wagons divers. chargés.	0.22	0.22	16.93	16.79
Boxes, trucks pour équipages et wagons divers. vides. .	0.01	0.01	8.13	8.28
Wagons-traîneaux.	»	0.01	0.05	0.05
	7.43	7.48	26.33	26.38

§ 13. ACHAT DE COMBUSTIBLES.

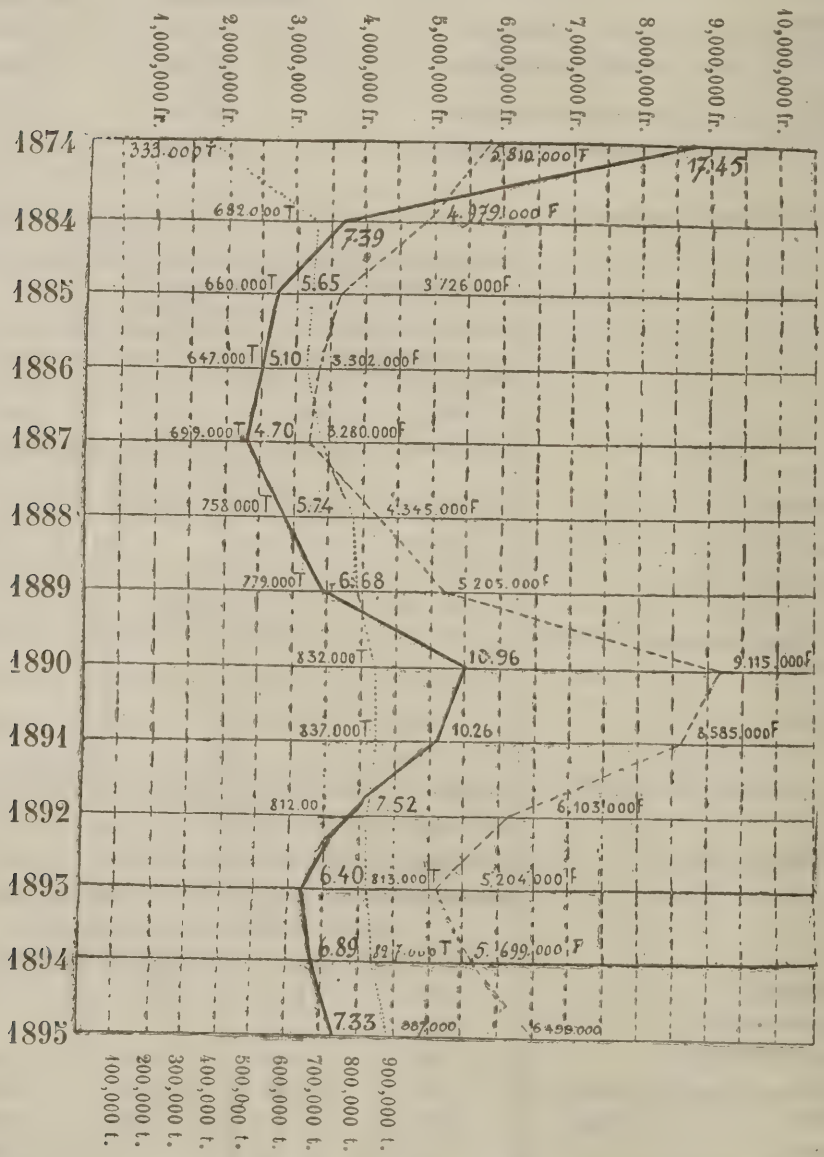
L'importance et le coût des fournitures de charbons et de coke, effectuées en 1895 et en 1894 pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., font l'objet de l'annexe XXII.

Le prix moyen de ces combustibles : charbon gailleteux, menu gras, menu maigre, menu demi-gras, grosse gailleterie, coke divers, etc., a été en 1895 de 7.39 et en 1894 de 6.97.

§ 14. CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

Le diagramme ci-après figure la consommation des charbons MENUS ET GAILLETEUX, de 1874 et, année par année, de 1884 à 1895.

Quantités consommées.....(Echelle 0m,005 par 100,000 tonnes.)
Sommes dépensées . - - - - - - - - - - - - - -(— 0m,01 par 1,000,000 de francs.)
Prix moyen par tonne ——————(— 0m,005 par franc.)



Le compte-rendu de 1884 donne, page 59, le graphique de la consommation des charbons de toute espèce, pour la période 1870 à 1884. Ici on n'indique que les menus et les gailleteux.

§ 15. CHARBON CONSOMMÉ PAR LES LOCOMOTIVES.

L'annexe XXIV donne le poids et la valeur du charbon exclusivement consommé dans les foyers des locomotives. Les charbons menus demi-gras y ont été employés purs et les charbons menus maigres, mélangés d'environ 29 p. c. de charbon gras.

Les consommations s'expriment comme il suit, par unité de trafic :

		En 1895.	En 1894.
Par train-kilomètre . . .	Quantité . . .	18K.54	17K.95
	Valeur . . .	0F.133	0F.122 (3)
Par locomotive-kilomètre avec train.	Quantité . . .	17K.22	16K.71
	Valeur . . .	0F.124	0F.113 (3)
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres.	Quantité . . .	13K.60	13K.25
	Valeur . . .	0F.098	0F.090 (3)
Par véhicule-kilomètre (1). .	Quantité . . .	1K.208	1K.163
	Valeur . . .	0F.009	0F.008 (3)
Par unité de charge transportée à un kilomètre (2).	Quantité . . .	0K.44351	0K.43190
	Valeur . . .	0F.00319	0F.00293 (3)

§ 16. ÉCLAIRAGE.

Installations.

L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE comportait, fin 1895, 32 installations, représentant 815 lampes à arc et 2,309 lampes à incandescence. Ces 3,124 foyers ont une intensité totale de 9,422 ampères. (*Voir* détails annexe XXIII.)

Au cours de l'année 1895, l'éclairage électrique a été établi :

1° à Liége, par 59 foyers à arc, dont 12 de 12 ampères ; 14 de 10 ; 29 de 8 et 4 de 6 ampères ;

2° à Peruwelz, par 16 foyers à arc de 8 ampères ;

3° à Waereghem, par 12 lampes à incandescence ;

4° à l'hôtel des chemins de fer, par l'installation de 1,534 appareils nécessitant un courant de 1,000 ampères et représentant un développement total de 27 kilomètres de lignes.

Cette dernière installation a été étudiée par l'Administration, à la demande du Département de l'Agriculture et des Travaux publics. C'est la plus importante de celles qui fonctionnent actuellement à Bruxelles ; dès le début elle a marché à la satisfaction générale du personnel.

En outre des *extensions* ont été réalisées :

1° à Mons, par 2 foyers de 14 ampères et 51 lampes à incandescence ;

2° à Ans, par 2 lampes à incandescence ;

---

(1) Y compris les parcours à vide.

(2) *Voir* la définition de cette unité à l'annexe XXIV.

(3) Chiffres rectifiés.

3° à Bruxelles (A.-V.), par 2 foyers de 14 ampères ;

4° à Ath, par l'installation de 2 foyers de 8 ampères et par le remplacement de 6 foyers de 8 ampères par 6 foyers de 14;

5° à Anvers (Est), par 4 foyers de 12 ampères.

Ces installations et extensions ont augmenté le nombre de foyers de 1,843 unités en 1895.

Gaz. — Son emploi a été étendu dans 42 stations, à concurrence de 90 becs nouveaux. — Des becs intensifs ont été placés dans 45 stations ; — 593 becs intensifs, dont 493 système Auer et 100 lampes Hombergen ont été substitués à un même nombre de becs ordinaires.

L'éclairage AU GAZ, dans les stations, les ateliers et leurs dépendances, comporte 23,993 becs, dont la consommation en 1895 a été de 5,899,431 mètres cubes et la dépense de 717,241 francs, soit fr. 0-122 par mètre cube. (*V.* annexe XXV.)

Quant à l'éclairage AU GAZ RICHE de 218 trains, il a nécessité une dépense de 110,027 francs, soit fr. 0-254 par mètre cube.

Pétrole. — L'éclairage intensif a été étendu dans 84 stations : 577 lampes intensives ont été installées, dont 80 en extension et 497 en remplacement d'appareils ordinaires.

474 lampes ordinaires ont été placées en extension dans 125 stations, haltes et points d'arrêt.

Consommation.

Les consommations de pétrole, d'huile de colza épurée et de torches-falots, ainsi que les dépenses qui s'y rapportent, sont représentées comme il suit :

	En 1895.		En 1894.	
	Quantités.	Valeurs.	Quantités.	Valeurs.
Pétrole	2,711,753 litres.	F. 225,075 50	2,379,922 litres.	F. 134,465 16
Huile de colza épurée.	436,338 kilogr.	210,489 45	424,632 kilogr.	210,744 86
Torches-falots . . .	10,201 pièces.	3,060 30	16,159 pièces.	4,847 70
	Ensemble. . .	F. 438,625 25		F. 350,057 72

L'augmentation de consommation des huiles est due, notamment, à la majoration du nombre des appareils et à l'amélioration générale de l'éclairage par l'emploi de nouveaux becs à consommation horaire plus élevée.

§ 17. CHAUFFAGE DES TRAINS.

Au 31 décembre 1895, il existait 28,057 chaufferettes pour voitures à voyageurs, et 1,025 calorifères des voitures des trains légers; soit, pour l'exercice, une augmentation de 1,748 chaufferettes et de 15 calorifères.

§ 18. GRAISSAGE.

Les consommations d'huiles, suif et graisses sont indiquées ci-après :

		En 1895.		En 1894.	
		QUANTITÉS.	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS
		Kil.	Fr. c	Kil.	Fr. c.
Graissage du matériel de traction.	Huiles	940,273	90,413 77	870,420	85,599 66
	Suif et graisses.	54,293	29,350 80	55,298	37,243 20
	Totaux. . .	994,566	119,764 57	925,718	122,842 86
Graissage des véhicules.	Huiles	(1) 353,023	99,613 23	(2) 367,400	108,303 71
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, économats, voies et bâtiments.	Huiles	133,599	54,054 42	129,743	47,699 78
	Suif et graisses.	22,556	9,392 64	19,495	8,358 21
	Totaux. . .	156,155	63,447 06	149,238	56,057 99
	Ensemble. . .	1,503,744	282,824 86	1,442,356	287,204 56
Soit, pour 1895.		+ 61,388	— 4,379 70		

L'économie réalisée du chef de la substitution de l'huile minérale à l'huile végétale et au suif, ainsi que de l'abaissement du prix, s'est encore accentuée en 1895.

L'usage d'appareils de graissage perfectionnés concourt à cette économie.

L'augmentation des consommations à concurrence de 61,388 kilogrammes est due notamment aux parcours plus considérables effectués par les locomotives.

§ 19. APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

L'annexe XXVI donne le détail des approvisionnements du service de la traction.

Au 31 décembre 1895, il existait en magasin et dans les dépôts pour.	fr.	13,233,418 51
Il restait à fournir sur le budget de 1895		525,437 30
Ensemble. . . .	fr.	13,758,855 81

d'après les prix conventionnels du jour.

---

(1) Non compris 73,545 kilogrammes d'huile de remploi.
(2) — 52,250 — —

II. — Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel.

Locomotives. — Les essais des systèmes de distribution de vapeur, à admission et émission indépendantes, en vue d'obtenir la plupart des avantages économiques réalisés par l'emploi du système Compound, dont avaient été pourvues deux locomotives express, ont été continués et étendus à plusieurs locomotives.

L'administration a mis en construction à l'arsenal de Malines une locomotive express fortes rampes d'un nouveau type, destinée à la remorque des malles sur la ligne du Luxembourg. Cette machine diffère du type en usage par les proportions plus grandes données à sa chaudière et à son mécanisme, de façon à en accroître la puissance totale d'au moins 30 p. c.

En 1895 ont été terminées les expériences de traction électrique faites sur une voiture pourvue des appareils nécessaires en vue de déterminer le programme des conditions auxquelles doivent satisfaire les moteurs électriques pour grandes voies ferrées.

Voitures. — L'administration ayant décidé de mettre dans nos trains du service intérieur les voitures à w.-c. précédemment étudiées pour le service international et ne plus faire fournir pour celui-ci que des voitures montées sur bogies, une voiture-type à bogies a été construite par l'industrie. Cette voiture réunira toutes les conditions de confort et de luxe.

Par suite de la décision qui a été prise de porter de 4 mètres à 4^{m}.20 le gabarit des portières ouvertes, on a pu augmenter la capacité des places offertes aux voyageurs, dans les voitures à couloir latéral.

Wagons. — Une nouvelle suspension a été étudiée pour la charge de 15 tonnes et est déjà appliquée à tous les wagons neufs récemment commandés. Les wagons de 12 tonnes recevront également cette suspension et pourront alors être marqués 15 tonnes.

Un nouveau coussinet pour fusées d'essieux a été adopté pour les voitures et wagons. Ce coussinet est formé d'une carcasse en bronze et d'une semelle en métal blanc.

Bâches. — L'administration a mis en service un nouveau type de bâches dites « grandes bâches »; ces agrès mesurent 8^{m}.20 de longueur, c'est-à-dire 1^{m}.50 de plus que les bâches ordinaires. La confection de ces nouveaux agrès a été nécessitée par la présence dans l'effectif de notre matériel à marchandises, d'un assez grand nombre de véhicules exigeant l'emploi de 2 bâches, ancien type.

Le nombre de « grandes bâches », à la date du 31 décembre 1895, s'élevait à 2,520 pour 13,824 « petites bâches ».

Chauffage. — Le bâtiment à usage divers (dortoirs, réfectoires, etc.) de Jemelle a été pourvu d'une installation de chauffage à vapeur à basse pression.

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

§ 1er. VOYAGEURS.

Les résultats comparatifs des transports de voyageurs pendant les deux derniers exercices, sont résumés dans les trois tableaux qui suivent :

Prix normaux.

A. *Trains express.*

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1895.	1894.	1895.	1894.	1895.	1894.	1895.	1894.
		Voyages.	Voyages.			Kilom.	Kilom.		
Billets simples	1re	243,328	275,358	2,134,007 82	2,147,560 82	89.42	78.59	8.770	7.800
	2e	484,481	572,886	2,780,995 96	2,951,076 28	76.94	67.83	5.740	5.151
	3e	573,978	744,531	1,513,754 51	1,686,812 29	47.60	42.16	2.637	2.266
Ensemble. . .	»	1,301,787	1,592,775	6,428,758 29	6,785,449 39	66.33	57.69	4.938	4.260
Billets aller et retour (1) . .	1re	303,636	419,454	1,544,623 71	2,001,061 96	67.12	62.94	5.087	4.771
	2e	579,114	841,712	1,897,371 47	2,764,181 16	57.56	57.70	3.276	3.284
	3e	1,033,494	1,452,098	1,458,138 55	2,212,040 50	37.00	39.97	1.411	1.523
Ensemble. . .	»	1,916,244	2,713,264	4,900,133 73	6,977,283 62	47.99	49.02	2.557	2.572
Total. . . .	»	3,218,031	4,306,039	11,328,892 02	13,762,733 01	55.41	52.23	3.520	3.196

(1) Les billets d'aller et retour sont comptés chacun pour deux voyages.

B. *Trains ordinaires.*

	CLASSES.	MOUVEMENT. 1895.	MOUVEMENT. 1894.	RECETTE. 1895.	RECETTE. 1894.	Parcours moyen par voyage. 1895.	Parcours moyen par voyage. 1894.	Recette moyenne par voyage. 1895.	Recette moyenne par voyage. 1894.
		Voyages.	Voyages.			Kilom.	Kilom.		
Billets simples	1re	335,646	315,472	843,590 38	762,051 92	32 92	31.62	2.513	2.416
	2e	1,577,048	1,538,793	2,277,939 84	2,171,645 28	25.03	24.45	1.444	1.411
	3e	12,301,725	12,121,939	8,835,932 28	8,661,841 55	18.34	18.25	0.718	0.715
Ensemble. . .	»	14,214,419	13,976,204	11,957,462 50	11,595,538 75	19.43	19.23	0.841	0.830
Billets aller et retour (1)	1re	700,380	635,838	997,090 61	814,293 23	23.31	20.97	1.424	1.281
	2e	3,153,422	2,963,174	2,731,240 89	2,378,543 90	18.82	17.42	0.866	0.803
	3e	22,263,722	21,269,710	11,066,354 92	10,718,630 33	16.02	16.25	0.497	0.504
Ensemble. . .	»	26,117,524	24,868,722	14,794,686 42	13,911,467 46	16.56	16.51	0,566	0.559
Total par trains ordinaires. .	»	40,331 943	38,844,926	26.752,148 92	25,507,006 21	17.57	17.49	0.663	0.657
Report trains express	»	3,218,031	4,305,039	11.328,892 02	13,762,733 01	55.41	52.23	3,520	3.196
Total des parcours à prix entiers (trains express et ordin. réunis)	»	43,549,974	43,150,965	38,081,040 94	39,269,739 22	20,37	20.96	0.874	0.910

Prix réduits.

Trains express et trains ordinaires réunis.

	CLASSES	MOUVEMENT. 1895.	MOUVEMENT. 1894.	RECETTE. 1895.	RECETTE. 1894.	Parcours moyen par voyage. 1895.	Parcours moyen par voyage. 1894.	Recette moyenne par voyage. 1895.	Recette moyenne par voyage. 1894.
		Voyages.	Voyages.			Kilom.	Kilom.		
Militaires, enfants, électeurs, etc.	»	1,487,539	1,608,135	1,385,925 22	1,514,537 83	41.65	42.53	0.932	0.942
Abonnements (2) ordinaires	»	7,288,768	7,014,062	6,071,726 97	5,844,545 28	39.25	39.38	0.833	0.833
Abonnements d'étudiants	»	2,278,520	2,189,674	324,518 85	319,470 95	12.91	12.90	0.142	0.146
Abonnements d'ouvriers	»	21,375,212	19,848,086	2,598,796 30	2,412,712 51	14.76	14.75	0.122	0.122
Détenus et leurs gardiens	»	58,685	62,025	178,782 50	174,057 90				
Émigrants	»	5,936	7,675	22,044 70	27,546 11				
Sociétaires	»	486,400	491,407	578,569 67	640,662 42	71.36	75.60	1.483	1.563
Trains de plaisir	»	164,794	146,368	282,428 37	263,217 11				
Voyages circulaires	»	241,370	254,775	887,555 91	903,042 81	61.73	60.10	3.677	3.544
Total des parcours à prix réduits.	»	33,387,224	31,622,207	12,330,348 49	12,099,792 92	22.73	23.23	0.369	0.383
Report des parcours à prix entiers	»	43 549,974	43,150.965	38,081,040 94	39,269,739 22	20.37	20 96	0.874	0 910
Total général (prix entiers et prix réduits)	»	76,937,198	74,773,172	50,411,389 43	51,369,532 14	21.39	21.92	0.655	0.687

(1) Les billets d'aller et retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(2) Pour les années antérieures, voir annexe XXIX et pour le détail des abonnements de quinze jours, *voir* annexe XXX.

L'ensemble des transports de voyageurs *en trains express et ordinaires* se résume par classe, comme suit :

a) *Billets simples.*

	MOUVEMENT			RECETTE			Parcours moyen par voyage.		Produit moyen par voyage.	
	en 1895.	en 1894.	Différences pour 1895.	en 1895.	en 1894.	Différences pour 1895.	en 1895.	en 1894.	en 1895.	en 1894.
1re classe. . . .	578,974	590,830	— 11,856	2,977,598 20	2,909,612 74	+ 67,985 46	56.66	53.51	5.143	4.925
2e —	2,061,529	2,111,679	— 50,150	5,058,935 80	5,122,721 56	— 63.785 76	37.23	36.22	2.454	2.426
3e —	12,875,703	12,866,470	+ 9,233	10,349,686 79	10,348,653 84	+ 1,032 95	19.65	19 63	0.804	0.804
	15,516,206	15,568,979	— 52,773	18,386,220 79	18,380,988 14	+ 5,232 65	23.37	23.17	1.185	1.181

b) *Billets d'aller et retour* (1).

1re classe. . . .	1,004.016	1,055,292	— 51,276	2,541,714 32	2,815,355 19	— 273 640 87	36.58	37.65	2.532	2.668
2e —	3,732,536	3,804,886	— 72,350	4,628,612 36	5,142,725 06	— 514,112 70	24.83	26.33	1.240	1.352
3e —	23,297,216	22,721,808	+ 575,408	12,524,493 47	12,930,670 83	— 406,177 36	16 95	17.77	0.538	0.569
	28,033,768	27,581,986	+ 451,782	19,694,820 15	20,888,751 08	— 1,193,930 93	18.71	19.71	0.703	0.757

c) *Ensemble des billets simples et d'aller et retour.*

1re classe. . . .	1,582,990	1,646,122	— 63,132	5,519,312 52	5,724,967 93	— 205,655 41	43.92	43.34	3.487	3.478
2e —	5,794,065	5,916,565	— 122,500	9,687,548 16	10,265,446 62	— 577,898 46	29.24	29.86	1.672	1.735
3e —	36,172,919	35,588,278	+ 584,641	22,874,180 26	23,279,324 67	— 405,144 41	17.91	18.44	0.632	0.654
	43,549,974	43,150,965	+ 399.009	38,081,040 94	39,269,739 22	— 1,188,698 28	20.37	20.96	0.874	0.910

d) *Billets à prix réduits* (2).

1re classe. . . .	1,128,160	1,062,160	+ 66,000	1,778,616 19	1,682,538 52	+ 96,077 67	45.20	44.98	1.577	1.584
2e —	3,319,512	3,238,256	+ 81,256	3,460,427 55	3,423,726 05	+ 36,701 50	39.51	39.94	1.042	1.057
3e —	28,939,552	27,321,791	+1,617,761	7,091,304 75	6.993,528 35	+ 97,776 40	19.93	20.40	0.245	0.256
	33,387,224	31,622,207	+1,765,017	12,330,348 49	12,099,792 92	+ 230.555 57	22.73	23.23	0.369	0.383

e) *Totaux généraux.*

1re classe. . . .	2,711,150	2,708,282	+ 2,868	7,297,928 71	7,407,506 45	— 109,577 74	44.45	43.98	2.692	2.735
2e —	9,113,577	9,154,821	— 41,244	13,147,975 71	13,689,172 67	— 541,196 96	32.98	33.43	1.443	1.495
3e —	65.112,471	62,910,069	+2,202,402	29,965,485 01	30,272,853 02	— 307,368 01	18.81	19.29	0.460	0.481
	76,937,198	74,773,172	+2,164,026	50,411,389 43	51,369,532 14	— 958,142 71	21.39	21.92	0.655	0.687

(1) Les billets d'aller et retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(2) Transports de militaires, d'enfants, d'électeurs, d'abonnés, de sociétaires, de détenus, etc.

Il résulte des tableaux qui précèdent que, par rapport à 1894, l'année 1895 a donné :

Pour les trains express.	En moins, fr.	2,433,840 99
— ordinaires	En plus,	1,245,142 71
Pour l'ensemble des prix normaux . . .	En moins,	1,188,698 28
— — réduits. . . .	En plus,	230,555 57
Pour la totalité des transports de voyageurs.	En moins, fr.	958,142 71

Les voyageurs avec billets d'aller et retour, pour lesquels il est accordé une réduction de 20 p. c., dominent dans les proportions suivantes :

	Billets simples.	Billets aller et retour. (20 p. % de réduction.)	Ensemble.
En trains express	1,301,787	1,916,244	3,218,031
— ordinaires. . . .	14,214,419	26,117,524	40,331,943
	15,516,206	28,033,768	43,549,974
Si l'on y ajoute le mouvement des abonnés, des sociétaires et émigrants, des trains de plaisir, des voyages circulaires, des enfants et des militaires, etc., soit		33,387,224	33,387,224
		61,420,992	76,937,198

on constate que, sur 76,937,198 voyages effectués, 61,420,992, soit 79.8 p. c., l'ont été à prix réduits. Cette proportion a été de 79.2 p. c. en 1894.

Les transports par abonnement ont pris une extension considérable depuis 1873 (*voir* annexe XXIX).

Pour les abonnements de 15 jours, en vigueur depuis juin 1893 (*voir* annexe XXX).

Parcours effectué par les voyageurs :

Les voyageurs ont parcouru le nombre de kilomètres ci-après :

	Express.	Ordinaires.
En première classe.	69,617,796	50,880,426
En deuxième classe	99.724,492	202,741,235
En troisième classe	92,426,340	1,133,242,324
Ensemble. . .	261,768,628	1,384,020,985

Parcours total pour	1895 . . .	1,645,789,613
	1894 . . .	1,638,778,705

Recettes moyennes par voyageurs embarqués.

ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.	ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR
	Francs.		Francs.
1865 . . .	1.37	1881 . . .	0.82
1866 . . .	1.15	1882 . . .	0.81
1867 . . .	1.19	1883 . . .	0.79
1868 . .	1.19	1884 . . .	0.78
1869 . . .	1.18	1885 . .	(2) 0.81
1870 . . .	1.14	1886 . . .	0.75
1871 . . .	1.12	1887 . . .	0.74
1872 . . .	0.93	1888 . . .	0.73
1873 . . .	0.87	1889 . . .	0.72
1874 . . .	0.84	1890 . .	0.70
1875 . . .	0.84	1891 . . .	0.68
1876 . . .	0.80	1892 . . .	0.68
1877 . . .	0.78	1893 . . .	0.66
1878 . .	0.76	1894 . .	(2) 0.69
1879 . .	0.75	1895 . . .	0.66
1880 . . .	(1) 0.88		

On voit que la recette moyenne par voyageur continue à fléchir d'année en année, sauf les relèvements exceptionnels dus aux Expositions qui entraînent à de longs parcours.

Cette situation est due principalement aux circonstances suivantes :

A. Les billets *d'aller et retour,* à prix réduits de 20 p. c., constituent, chaque année, une part de plus en plus grande du mouvement général *à prix normaux*. D'après les chiffres suivants, cette part a été en 1895, de 65 p. c. et en 1872, première année de l'application du nouveau tarif, de 53 seulement :

	1872.		1895.	
	Nombre.	P. °/₀.	Nombre.	P. °/₀.
Billets simples	10,021,373	47	15,516,206	35
Billets aller et retour . .	11,577,272	53	28,033,768	65
Ensemble. .	21,598,645	100	43,549,974	100

(1) Exposition nationale, relèvement des prix de 5 p. c. et taxation au kilomètre, en comptant pour une unité toute fraction de kilomètre.

(2) Année de l'Exposition d'Anvers.

B. Le mouvement se développe beaucoup moins en 1re classe, qu'en 2e et 3e; exemple :

		1872. Nombre.	1895. Nombre.	Augmentation. Nombre.	P. c.
Voyageurs.	1re classe.	1,224,491	1,582,990	358,499	29
	2e —	2,788,903	5,794,065	3 005,162	108
	3e —	17,585,251	36,172,919	18.587,668	106
Ensemble . .		21,598,645	43,549,974	21,951,329	101

C. Les abonnements (voyageurs, étudiants et ouvriers [1]) progressent en dehors de toute proportion avec le mouvement général des voyageurs non abonnés :

	1872. Nombre.	1895. Nombre.	Augmentation. Nombre.
Voyages par abonnement .	1,231,112	30,942,500	29,711,388
Autres voyages	21,966,511	43,994.698	24,028,187
Ensemble . .	23,197,623	76,937,198	53,739,575

D. La création de *points d'arrêt,* lesquels ne procurent en général que des voyageurs à courte distance. Leur nombre s'accroît d'année en année depuis 1881. Il en existe actuellement 224.

§ 2. ENSEMBLE DU MOUVEMENT ET DES RECETTES.

Le mouvement et les recettes en général se résument comme suit :

	MOUVEMENT.				RECETTES.		
	Unité.	1895.	1894.	Différences pour 1895.	1895.	1894.	Différences pour 1895.
Voyageurs	Voyage.	76,937,198	74,773,172	+ 2,164,026	50,411,389 43	51,369,532 14	— 958,142 71
Tickets d'entrée. . .	Coupon.	17,123,390	17,023,140	+ 100,250	171,233 90	170,231 40	+ 1,002 50
Bagages	Quintal.	370,523	350,141	+ 20,382	1,635,394 68	1,541,544 91	+ 93,849 77
Petites marchandises.	Kilogr.	377,267,990	379,442,516	— 2,174,526	10,015,816 71	9,991,560 97	+ 24,255 74
Grosses — .	Tonne.	29,729,055	29,231,743	+ 497,312	86,302,149 99	84,828,963 46	+ 1,473,186 53
Finances	Group.	895,070	702,355	+ 192,715	256,026 72	179,458 30	+ 76,568 42
Équipages.	Voiture.	1,557	1,807	— 250	63,387 05	72,403 30	— 9,016 25
Chevaux et bestiaux .	Expédition.	62,246	62,127	+ 119	1,568,324 88	1,596,393 66	— 28,068 78
Produits extraordins	—	—	—	—	3,976,564 01	3,140,958 66	+ 835,605 35
Ensemble.					154,400,287 37	152,891,046 80	+ 1,509,240 57
Produits divers.					67,063 14	83,842 38	— 16,779 24
				Totaux. . . fr.	154,467,350 51	152,974,889 18	+ 1,492,461 33

(1) *Voir* ces transports par abonnements annexe XXIX.

Les diverses sources de recettes se décomposent, par nature de service, savoir :

	1895.				1894.
	A SERVICE intérieur.	B SERVICES mixtes.	C SERVICES internationaux.	SERVICES réunis.	SERVICES réunis.
	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.
Voyageurs . . . . . fr.	38,328,529 38	5,225,898 82	6,856,961 23	50,411,389 43	51,369,532 14
Tickets d'entrée dans les stations	171,233 90	»	»	171,233 90	170,231 40
Bagages	667,671 46	65,890 54	901,832 68	1,635,394 68	1,541,544 91
Petites marchandises	7,021,187 35	931,051 60	2,063,577 76	10,015,816 71	9,991,560 97
Grosses —	47,801,543 55	11,668,240 35	26,832,366 09	86,302,149 99	84,828,963 46
Finances	206,935 52	16,888 96	32,202 24	256,026 72	179,458 30
Équipages	48,922 26	3,047 63	11,417 16	63,387 05	72,403 30
Chevaux et bestiaux	1,153,890 47	79,238 43	335,195 98	1,568,324 88	1,596,393 16
Produits extraordinaires	3,976,564 01	»	»	3,976,564 01	3,140,958 66
Ensemble . . fr.	99,376,477 90	17,990,256 33	37,033,553 14	154,400,287 37	152,891,046 80
Produits divers . . . . . fr.				67,063 14	83,842 38
Total . . . . fr				154,467,350 51	152,974,889 18

La répartition proportionnelle pour cent des recettes correspondant à ces trois natures de service était :

	A	B	C
En 1894 de	63.87	11.68	24.45
Elle est, en 1895, de. . . .	64.36	11.65	23.99
Différence pour 1895	+ 0.49	— 0.03	— 0.46

§ 3. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

	En 1895.	En 1894.
Garde de bagages. . . . . fr.	87,247 95	88,267 24
Loyer des buffets.	200,664 85	234,032 96
Droit d'affichage	39,611 55	35,276 24
Remise à domicile des colis postaux et non postaux .	111,584 84	103,727 75
Amendes pour fausses déclarations . . . . . (1)	8,408 80	10,936 94
Formalités en douane	221,637 17	221,303 30
Dépôt et magasinage	62,703 12	59,096 23
Retard dans le chargement et le déchargement. . .	165,391 34	191,600 06
Loyer de locomotives, tenders, matériel	55,317 87	50,794 75
— de tapissières.	631 60	667 77
Déchargement d'office	47,286 57	45,868 39
Entretien et traction sur les raccordements . . .	248,413 53	238,976 92
Redevances pour usage de quais, voies	4,936 74	5,214 94
Location de terrains, vidanges, etc.	35,383 20	33,973 39
Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés, etc.	1,964,118 95	1,730,165 51
Surtaxes non réclamées.	940 60	985 57
Recettes diverses . . . . . (2)	739,102 95	90,072 70
Total. . fr.	3,976,564 01	3,140,958 66

(1) Perçu en 1895, fr. 14,740-70 et remboursé fr. 23,149-50 afférents à divers exercices.

(2) La somme de fr. 739,102-95 comprend : 1° fr. 487,209-60, représentant les intérêts de sommes litigieuses en cours de règlement ; 2° fr. 156,967-06, versés par la Compagnie de Lierre à Turnhout.

§ 4. PRODUITS DIVERS.

Les produits divers encaissés par l'Administration des domaines, pour compte du Chemin de fer, du chef de loyer de bâtiments provisoirement inutiles, et de la vente d'herbages, de plantations, d'objets non réclamés ou hors d'usage, se sont élevés à. . fr.

	En 1895.	En 1894.
	67,063 14	83,842 38

§ 5. RÉDUCTIONS CONSENTIES SUR LE PRIX DE TRANSPORT.

La réduction de 50 p. c. accordée sur les prix de transport, représente — non compris les abonnements, ni les aller et retour, — une diminution de recette à concurrence des sommes ci-après :

		En 1895.	En 1894.
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. . . . . fr.		1,007,565 67	1,102,641 28
Détenus et leurs gardiens		178,782 50	174,057 90
Émigrants		22,044 70	27,546 11
Sociétaires		578,569 67	640,662 42
Trains de plaisir		282,428 37	263,217 11
Transports militaires en débet . .	Hommes	378,859 55	411,896 55
	Chevaux	26,012 60	24,361 40
	Bagages et matériel de guerre. .	97,169 15	101,688 83
Transports militaires soldés par les intéressés . . .	Bagages et mobiliers.	14,689 65	13,909 20
	Équipages et chevaux	4,154 20	3,615 45
Chevaux de courses		27,110 »	28,172 05
Transports d'objets et d'approvisionnements pour .	départements ministériels . . .	10,199 97	10,083 80
	expositions	301 20	616 90
	divers	1,582 25	521 60
	armée et prisons.	117,678 40	116,524 90
Ensemble. . fr.		2,746,647 88	2,919,515 50

II. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports, en 1895.

§. 1er. CAMIONNAGE.

Les dépenses totales de camionnage se détaillent comme suit :

	1895.	1894.
a. Camionnage-déclarations	1,385,808 36	1,350,006 11
b. Van Gend (art. 10 de la conv.) . .	43,167 50	42,277 50
c. Remise à domicile par camions loués, à Bruxelles (Allée-Verte, Entrepôt et Nord)	17,652 02	16,647 15
d. Remise à domicile par porteurs à Bruxelles, Verviers, Anvers, Gand, Louvain, Malines, Alost, Bruges, Mons, Ostende et Blankenberghe	77,485 62	75,745 05
e. Port à domicile par porteurs d'avis et remise dans les autres localités . . .	101,629 89	97,178 78
f. Remise à domicile par la poste . .	4,619 20	3,908 35
	1,630,362 59	1,585,762 94

L'administration exploite le camionnage en régie dans 25 localités. Les avantages obtenus par cette mesure, au cours des années précédentes, se sont maintenus en 1895.

Ainsi, en 1890, *sous l'ancien régime*, l'administration a dû payer dans 21 de ces localités	fr.	452,893 47
tandis qu'en 1895, avec le service *en régie*, et malgré l'augmentation du mouvement, elle n'a dépensé, dans ces mêmes localités, que	fr.	346,874 50
Le bénéfice dû au nouveau régime, est donc de . . .	fr.	106,018 97

§ 2. BUFFETS ET BUVETTES.

Les redevances des buffets et buvettes ont produit, en 1895, la somme de fr. 180,690-52.

En vue d'obtenir un service aussi satisfaisant que possible, l'administration a résolu de renforcer les clauses des cahiers des charges au fur et à mesure du renouvellement des entreprises, lesquelles font, au surplus, l'objet d'une surveillance constante.

A Bruxelles-Nord, où se concentrent nos grands services internationaux, la gestion du buffet laissait par trop à désirer ; au lieu de recourir à l'adjudication publique pour le renouvellement du marché, l'administration a fait appel à la concurrence restreinte entre quelques hôteliers seulement.

Il en est résulté, il est vrai, une réduction assez sensible du montant de la redevance, mais cela s'explique par la diminution de clientèle due à la gestion antérieure et par la mesure générale interdisant désormais le débit de toute boisson spiritueuse.

Entre autres innovations, le nouveau contrat prévoit le débit de dîners à prix fixes consommés au buffet et celui de paniers-dîners servis aux voyageurs dans les voitures des trains en passage.

Les buffets ou buvettes de Bruxelles-Midi, Malines, Blandain, Braine-le-Comte, Landen, Marloie et Quiévrain ont été remis en adjudication et, à cette occasion, le service des paniers-dîners a été prévu dans le contrat pour l'exploitation du buffet de Malines.

Vu leur peu d'importance, les buffets de Blandain, Landen, Braine-le-Comte et Quiévrain ont été transformés en buvettes.

§ 3. TARIFS DES VOYAGEURS ET BAGAGES.

a. *Service intérieur.*

Les sociétés protectrices des émigrants sont autorisées, au même titre que les agences d'émigration, à délivrer des attestations valables pour l'obtention de billets à prix réduits pour émigrants.

Délivrance d'abonnements scolaires à raison de 8 à 12 déplacements par

semaine, permettant aux écoliers de rentrer chez eux au milieu de la journée.

Inscription, sur les cartes d'abonnements, du montant de la garantie, en même temps que la taxe.

Relèvement à fr. 2-50 du prix du supplément à payer pour passer de 2e en 1re classe sur les paquebots de l'État belge entre Ostende et Douvres.

Mise en usage d'un billet de débarquement pour faciliter le contrôle des coupons à bord des paquebots, entre Ostende et Douvres.

Faculté accordée aux voyageurs munis de billets d'aller et retour pris à Anvers (Est) ou à Anvers (Sud), de revenir, à leur gré, à l'une ou à l'autre de ces deux stations.

Établissement d'une taxe uniforme de 70 centimes par appareil, pour le transport des vélocipèdes à toutes distances.

Distribution aux points d'arrêt mêmes de billets d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers.

Élections communales : transport gratuit des électeurs et mesures spéciales pour ceux s'embarquant aux points d'arrêt.

Assimilation des gardes du génie aux officiers, pour les transports par chemin de fer.

Publication d'un 10e supplément aux conditions réglementaires, comprenant notamment :

des modifications à l'article 3, — mode de voyage — permettant aux voyageurs de se servir exclusivement des trains ordinaires ou express, pour lesquels ils ont payé, et de ceux comportant des voitures de la classe de leur billet;

la mise en distribution d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers pour un voyage simple par jour et pour un voyage d'aller et retour par semaine;

l'admission dans les voitures, moyennant paiement du prix d'un billet de 3e classe, des animaux de petite taille.

Délivrance par les bureaux :

De Bruxelles (Nord), de billets pour Ostende, valables également pour Ostende (quai) ;

De Haren (Nord) et Haren (Sud), de billets d'aller et retour pour Bruxelles (Nord), valables au retour pour Haren (Nord ou Sud);

De Bruxelles (Nord), de billets d'aller et retour pour Haren, valables indifféremment pour Haren (Nord ou Sud);

De Grammont, de billets d'aller et retour, valables pour l'embarquement au retour à Bruxelles (Nord ou Midi);

De Bruxelles (Nord) et Bruxelles (Midi), de billets d'aller et retour pour Grammont, valables au retour pour le débarquement à Bruxelles (Midi ou Nord).

b. *Services mixtes.*

Délivrance d'abonnements valables pendant quinze jours sur tout le réseau des chemins de fer de l'État et les lignes Nord-belges.

Extension à toutes les lignes belges (celles d'Anvers à Gand et du Grand Central belge exceptées) du transport en débet des personnes indigentes appelées au chevet d'un membre de leur famille en traitement dans un hôpital militaire.

Modification à la taxation des abonnements ordinaires en service mixte avec les stations des chemins de fer de l'État Néerlandais (Liégeois-Limbourgeois), Gand-Terneuzen, Grand Central belge et Malines-Terneuzen.

Établissement d'une taxe uniforme d'un franc par appareil, pour le transport des vélocipèdes à toutes distances sur les lignes belges, celles du Grand Central belge exceptées.

c. *Services internationaux.*

Suppléments comprenant des additions et des modifications aux tarifs :

entre les stations des chemins de fer de l'État et celles des chemins de fer Prince-Henri ;

de la Belgique, de l'Angleterre et des Pays-Bas vers les stations des chemins de fer du grand-duché de Luxembourg et de l'Alsace-Lorraine, et vice-versâ ;

vers Douvres et Londres, et vice-versâ ;

en service belge, français, anglais et allemand, (chemins de fer Grand Central belge, de l'État-Prussien, de l'État-Saxon et du Louis-de-Hesse).

Publication d'un tarif nouveau, entre la Belgique et certains stations des chemins de fer du London et North-Western et du Midland.

Prolongation de la durée de validité des billets d'aller et retour pour Amsterdam, pendant la durée de l'Exposition de cette ville.

Pendant la même période, délivrance de cartes d'abonnement valables pendant quinze jours sur les lignes de la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État-Néerlandais, de la Compagnie du chemin de fer hollandais, et de la Compagnie du chemin de fer Central-Néerlandais, conjointement avec un billet d'aller et retour jusqu'à la frontière.

d. *Voyages circulaires.*

Suppléments comprenant des additions et modifications aux deux fascicules du Recueil des tarifs spéciaux des voyages circulaires à prix réduits.

Réimpression de ces deux fascicules.

L'Agence Carl Stangen, de Berlin, est autorisée à émettre des billets pour de nouveaux parcours en Belgique.

Des conventions ont également été conclues, à cet effet, avec :

La Compagnie du Norddeutscher Lloyd ;

MM. Stemford Parry, Herron et C^ie^, à Liverpool ;

MM. Dean et Dawson, à Manchester ;

M. Schick, à Hambourg-es-Mont ;

MM. Im. Obersteg et C^ie^, à Bâle ;
M. Walther Junior, à Zurich ;
MM. Ruffieux et Ruchonnet, à Lausanne ;
MM. A. Ackermann et C^ie^, à Genève ;
et M. E. Strack, à Leipzig.

§ 4. TARIFS POUR MARCHANDISES.

a. *Services intérieur et mixtes.*

Conditions réglementaires.

Les livrets réglementaires mis en vigueur dans les services intérieur et mixtes le 1^er^ septembre 1891, en suite de la nouvelle loi du 25 août sur les contrats de transport, ont été réimprimés et ont subi les améliorations et modifications ci-après, commandées par des nécessités de service et les intérêts de l'industrie et du commerce.

Classification générale des marchandises.

1^er^ février. Classification de l'*arséniate de soude,* à la 1^re^ classe; des *carreaux en asphalte,* à la 3^e^ classe ; des *déchets de creusets de verreries,* au T.-S. n° 3, à la 4^e^ classe; des *pavés en asphalte,* à la 3^e^ classe; de la *poussière de zinc* (zinc en poudre), à la 2^e^ classe; des *tuyaux en terre crue,* au T.-S. n° 7, à la 3^e^ classe; des *vis en fer* et en *acier,* au T.-S. n° 6, à la 2^e^ classe.

1^er^ février. Déclassement du *brai d'huiles minérales,* de la 3^e^ à la 4^e^ classe ; de la *choucroute,* de la 1^re^ à la 2^e^ classe ; des *huiles de graissage,* etc., de la 1^re^ à la 2^e^ classe.

1^er^ février. Remaniement de la classification du *goudron d'huiles minérales* et du *goudron de gaz* ou de *houille.*

15 février. Remaniement de la classification du *brai* et des *goudrons d'huiles minérales* ainsi que du *goudron de gaz* ou de *houille.*

15 février. Remaniement de la classification des *huiles minérales brutes* et de leurs dérivés.

15 février. Classification du *blanc fixe,* à la 3^e^ classe ; du *satin white,* à la 3^e^ classe.

8 mars. Classification des *dalles en fonte* pour pavage, à la 3^e^ classe.

1^er^ juin. Déclassement des *lattes* pour faire des cercles, de la 2^e^ à la 3^e^ classe.

Classification des *piquets* pour houillères (sclimbes ou wattes) dont la longueur n'excède pas 1^m^.30, liés en fagots, au T.-S. n° 36, et à la 4^e^ classe.

1^er^ juillet. Déclassement des *vinaigres en fûts,* de la 1^re^ à la 2^e^ classe.

15 juillet. Déclassement du *soufre,* de la 3e à la 4e classe.

Remaniement de la classification des *pierres calcaires brutes* (*castines et pierres à chaux*).

1er août. Classification du *phosphate de soude,* à la 4e classe.

1er septembre. Insertion des *eaux de suint au tarif spécial* n° 30; de l'*avoine au tarif spécial* n° 40; des *fontes brutes au tarif spécial* n° 39.

1er novembre. Classification des *résidus d'épuration d'huiles en fûts,* à la 3e classe.

Déclassement des *échalottes*, de la 2e à la 3e classe, des *salins de betteraves,* de la 2e à la 3e classe.

Remaniement de la classification des *pannes* et des *tuiles.*

2 décembre. Classification des *plaques Schweitzer,* à la 3e classe; du *sulfate de chaux, résidus* de la fabrication de l'*acide phosphorique* au *tarif spécial* n° 36 (*intérieur*) et au *tarif spécial* n° 36bis (*mixtes*), à la 4e classe.

Remaniement de la classification du *spath* (*sulfate de baryte*).

Tarifs spéciaux.

Tarifs spéciaux nos 1 et 2 d'exportation maritime :

1er novembre. Sont rendus applicables aux transports de *combustibles* destinés :

1° Aux steamers-remorqueurs faisant le service tant en amont qu'en aval d'Anvers;

2° A l'alimentation des vapeurs qui prennent la mer ou qui pratiquent la pêche maritime;

3° Aux steamers de l'État faisant le service entre Ostende et Douvres;

4° Aux bateaux de la douane affectés à la surveillance maritime et naviguant en aval d'Anvers.

Tarif spécial n° 2 *d'exportation maritime :*

1er février. Est rendu applicable au *laitier en bloc et granulé.*

Tarif spécial n° 3 *d'exportation maritime :*

1er février. Est rendu applicable aux *déchets de creusets de verreries.*

1er juillet. Est rendu applicable au *blanc de Troyes, de Meudon ou d'Espagne, à la craie brute ou lavée, en morceaux et à la craie en poudre.*

1er novembre. Est rendu applicable aux *pannes en ciment ou en terre cuite et aux tuiles en ciment ou en terre cuite.*

Tarif spécial n° 4 *d'exportation maritime :*

1er février. Est rendu applicable aux *huiles légères* provenant de la distillation des *huiles minérales brutes.*

Tarif spécial n° 6 d'exportation maritime :

1er février. Est rendu applicable aux *vis en fer et en acier.*

Tarif spécial n° 6bis d'exportation maritime :

9 mai. Une réduction spéciale de 50 centimes par tonne est accordée en faveur des transports de *verres à vitres,* en caisses, effectués pour l'exportation maritime par quantités de 7,000 kilogrammes au moins par wagon. (Ce prix spécial fait l'objet du tarif spécial n° 6ter dans le nouveau fascicule 1bis du 1er août 1895.

Tarif spécial n° 7 d'exportation maritime :

1er février. Est rendu applicable aux *tuyaux en terre crue.*

1er novembre. Est rendu applicable aux *échalottes.*

Tarif spécial n° 7bis d'exportation maritime :

1er novembre. Est étendu à la station d'Hayettes.

Tarif spécial n° 9 d'importation maritime :

1er février. Est rendu applicable aux *huiles légères,* provenant de la distillation des *huiles minérales brutes.*

1er mai. Est rendu applicable aux *déchets de coton.*

1er juillet. Est rendu applicable aux *dattes.*

Tarif spécial n° 10 :

1er février. Est rendu applicable aux *poulains de lait,* accompagnant les juments qui rentrent dans leurs écuries après avoir été saillies.

1er novembre. Est rendu applicable aux *poulains de lait,* accompagnant les juments qui se rendent à la saillie.

Tarif spécial n° 11 pour les transports d'aciers en lingots en brames, à effectuer dans certaines relations :

1er février. Est étendu à la station de Dampremy (Laminoirs).

1er novembre. Est étendu à la station d'Hayettes.

Tarif spécial n° 12 :

16 août. Création d'une 6e catégorie consacrant une réduction moyenne de 50 centimes sur les prix de la 5e catégorie, en faveur des produits suivants : *minerais de fer, minerais de fer grillés, pyrites de fer, pyrites grillées, résidus de pyrites, scories de forges (crasses de fer), scories de laminoirs, de puddlage et de réchauffage.*

30 novembre. Création d'un *tarif spécial n° 12bis* applicable en service intérieur.

30 novembre. Création d'un *tarif spécial n° 12bis* entrant en vigueur le 5 mars 1896, commun aux chemins de fer de l'État et du Nord-Belge, et applicable aux transports de *pierres calcaires brutes et de minerais de fer.*

Tarif spécial n° 14 applicable aux transports de combustibles expédiés des stations charbonnières belges aux hauts-fourneaux du Luxembourg :

8 mars. Extension à La Sambre (raccordement du charbonnage de Marcinelle) (Nord) (G. C. B.).

16 août. Les prix de ce tarif sont réduits de fr. 0-50 pour les transports de *cokes* destinés à la consommation dans les hauts-fourneaux belges desservis par les stations d'Athus, de Halanzy et de Halanzy (Musson).

Tarif spécial n° 18, applicable aux transports à effectuer de ou vers le puits n° 5 des charbonnages de Bascoup :

1er février. Est étendu à la station de Tournai (distillerie Carbonnelle frères).

Tarif spécial n° 22, applicable aux transports de brai de goudon de gaz ou de houille, à l'exportation maritime.

1er février. Est étendu à Erquelinnes (Bassin).

14 février. Est étendu à Micheroux (charbonnage du Hasard).

1er novembre. Est étendu à Frameries.

1er décembre. Est étendu à Moustier.

Tarif spécial n° 24, applicable aux expéditions de planchettes à l'importation maritime.

14 février. Extension à la halte de Cherq.

14 février. Extension à la station de Verviers (Est).

16 février. Création du *tarif spécial n° 27*, applicable aux transports de *sulfate de baryte*, à expédier de Fleurus à Mons (Bassin), pour être embarqué à ce dernier point à destination de la France.

Tarif spécial n° 30, applicable aux transports d'engrais et de certains produits agricoles et autres.

1er septembre. Est rendu applicable aux *eaux de suint.*

Tarif spécial n° 36, pour le transport des produits destinés à l'amendement des terres ou à l'amélioration des chemins.

6 mai. Est étendu aux *copeaux et hachures* ou *éclats de bois.*

1er juin. Est étendu aux *piquets pour houillères* dont la longueur n'excède pas 1m.80.

9 mai. Application de ce tarif aux envois de *chaux, cendres de chaux,* expédiés pendant le mois de juin 1895.

1er novembre. Insertion dans ce tarif de la *sciure de bois.*

Insertion dans ce tarif du *sulfate de chaux,* résidu de la fabrication de *l'acide phosphorique.*

Tarif spécial n° 36bis.

1er avril et 1er juillet. Sont admis à ce tarif dans les relations mixtes avec le chemin de fer Gand à Bruges par Eccloo, les transports de

chlorure de potassium, écumes de sucreries, guanos, nitrate de soude, noir pour engrais, poudre de corne, poudre d'os, sels de potasse pour l'amendement des terres, bois de chauffage, fagots, fascines, etc.

16 août. Création du *tarif spécial* n° 39, pour les transports de *fontes brutes* à effectuer par quantités d'au moins 50,000 kilogrammes au départ des hauts-fourneaux belges desservis par les stations d'Athus, de Halanzy et de Halanzy (Musson).

1er septembre. Création du *tarif spécial* n° 40, pour les expéditions *d'avoine,* importés par les ports d'Anvers, Bruges, Bruxelles, Gand, Louvain, Nieuport (Bassin), Ostende, Termonde et Terneuzen, vers Lamorteau (frontière).

16 septembre. La réduction d'un franc que consacre ce tarif est étendue aux transports à effectuer viâ Givet ou Vireux.

Tarifs exceptionnels provisoires.

Tarifs exceptionnels provisoires nos 6 et 6bis, applicables aux transports de charbon effectués au départ des gares charbonnières belges vers les stations du Nord du pays.

1er mai. Les tarifs 6 et 6bis sont étendus à Warneton.

Extension du 6bis à Wachtebeke.

27 mars. *Les tarifs exceptionnels provisoires* nos 31 *et* 31bis sont prorogés jusqu'au 31 mars 1896.

1er juillet. Création du *tarif exceptionnel provisoire* n° 34, pour le transport des pavés de Lessines (station) à Maldegem.

26 juillet. Création du *tarif exceptionnel provisoire* n° 35, pour les transports de ballast, de Blaton (gare privée de la Bruyère) vers Blandain (frontière) ou Quiévrain (frontière).

b. *Services internationaux et de transit.*

Conditions réglementaires.

Service Belge-Néerlandais :

1er février. Modifications des §§ 42 et 43 des prescriptions générales relatives au transport gratuit des *bâches,* des *agrès de chargement* et des *réservoirs à glace* appartenant aux expéditeurs.

Services Belge-Allemand et Belge-Luxembourgeois :

1er avril. Complément aux dispositions additionnelles à l'article 3 du règlement du 1er janvier 1893, relatives à l'acceptation au transport des objets d'art, tels que *tableaux, statues, bronzes d'art, antiquités.*

Classification générale des marchandises.

Service Belge-Néerlandais :

1er février. Classification de la *choucroute* à la 2e section.

1er juin. Remaniement de la classification des *bois de houillères* et des *perches*.

Services Belge-Allemand et Belge-Luxembourgeois :

1er avril. Classification de la *garouille* au tarif spécial I, de la *mélasse préparée pour l'alimentation du bétail,* la *stéalite cuprique* (*talc en poudre vitriolé,* la *farine de tourteaux de maïs* et les *tourteaux de maïs* au tarif spécial II, et au tarif spécial III, des *copeaux, déchets de viandes séchés et pulvérisés, matière pour la clarification des eaux sales, émeri en roche, plaques pour filtres* et *poils d'animaux non lavés et non nettoyés avec adhérence ou mélange de déchets de peaux.*

Admission au tarif exceptionnel n° 4 du *sulfate d'alumine préparé et du silicate de potasse* ou *de soude,* exportés du territoire douanier allemand vers les ports de mer belges ou celui de Terneuzen; admission des *radicelles* et *de la solution de vitriol* au tarif exceptionnel n° 5.

Service Franco-Belge-Nord :

1er juillet. Classification à la 3e classe et au tarif spécial IV, des *chiffons* (à l'exclusion des *chiffons de laine ou de soie*) *en balles pressées, cerclées en fer,* pesant au minimum 250 kilogrammes au mètre cube, et expédiés de la France vers la Belgique.

1er juillet. Classification, à la 1re classe, des « *voitures à âne* ou à *poney* » ne pesant pas isolément plus de 200 kilogrammes, emballage compris.

29 août. Classification des *écorces* (*coques*) et *pelures d'arachides moulues, pour engrais.*

19 octobre. Classification en service Franco-Belge-Nord des matières ayant servi à l'épuration du *gaz d'éclairage.*

Tarif en général.

Service Belge-Rhénan-Westphalien :

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Service Belge-Allemand :

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Service Franco-Allemand :

1er janvier. Mise en vigueur des fascicules I et II, remplaçant les tarifs similaires du 1er février 1880 et leurs suppléments, en ce qui concerne les relations avec les stations de la Prusse rhénane et la Westphalie.

Servce Belge-Sud-Ouest-Allemand :

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

1er janvier. Mise en vigueur du fascicule 2b pour le transport des marchandises entre les stations belges, Givet et Terneuzen et celles de Bâle (gare du Central-Suisse), stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et du Jura-Simplon, Bâle (gare badoise) et Delle (transit).

1er janvier. Revision du fascicule 3a (trafic avec les stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et du Guillaume-Luxembourg).

1er janvier. Revision du fascicule 3b (trafic avec les stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorrrine et du Guillaume-Luxembourg).

1er septembre. Revision du fascicule 5a (trafic avec les stations du chemin de fer du Palatinat).

1er septembre. Revision du fascicule 5b (trafic avec les stations du chemin de fer du Palatinat).

1er septembre. Réduction d'un franc par 1,000 kilogrammes en faveur des transports d'avoine effectués des ports de mer belges et et de celui de Terneuzen, en destination de Bâle et de Delle (transit).

1er septembre. Réduction d'un franc par 1,000 kilogrammes en faveur des transports d'avoine effectués des ports de mer belges et de celui de Terneuzen, en destination des stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine, du Guillaume-Luxembourg et du Grand-Duché de Bade.

Service Belge-Prince-Henri :

1er décembre. Revision du tarif Belge-Prince-Henri.

1er juillet. Mise en vigueur d'un tarif direct pour le transport des marchandises en grande vitesse entre Bâle (gare du Central-Suisse) et Londres.

1er juillet. Mise en vigueur d'un tarif direct pour le transport des marchandises en grande vitesse entre Bâle (gare badoise) et Londres.

Service Anglo-Sud-Ouest-Allemand :

Extension du tarif à une nouvelle station wurtembergeoise.

Service Franco-Belge-Nord :

1er février. Publication de suppléments aux tarifs franco-belge-Nord et franco-belge-Anzin, contenant des modifications et des additions concernant le transport de certains produits admis sous des conditions déterminées.

1er mai au 19 octobre. Extension à six nouvelles stations belges.

29 septembre. Mise en vigueur d'un nouveau mode de perception des taxes supplémentaires d'intérêt à la livraison.

Service Belge-Suisse :

15 février. Publication d'un nouveau fascicule III au tarif belge-suisse (trafic local avec la Suisse orientale), comprenant

notamment la tarification de nouvelles stations belges ainsi que de nouvelles stations suisses, et établi en tenant compte de certains changements de taxes survenus sur les parcours allemands et suisses. Ce fascicule comprend également deux nouveaux tarifs exceptionnels réduits : n° 17, pour le transport par chargesin complètes des métaux et objets en métal, et n° 18, pour le transport des engrais par envoi de 10,000 kilogrammes.

Tarif de l'Union postale universelle :

1er mars. Publication d'un nouveau tarif de l'*Union postale universelle,* contenant des additions et des modifications diverses.

Recueil des tarifs internationaux applicables aux colis dits : « petits paquets » :

1er mars. Mise en vigueur d'un supplément au fascicule I du recueil des tarifs internationaux, applicables aux colis dits : « *petits paquets* », contenant notamment un nouveau tarif avec la Suède, viâ Anvers-Gothembourg.

1er mars. Publication d'un supplément au fascicule II du recueil des tarifs internationaux, applicables aux colis dits « *petits paquets* », contenant des additions et modifications à la nomenclature des bureaux de poste de l'empire d'Allemagne et d'Autriche-Hongrie qui coopèrent à l'échange international des colis de 50 kilogrammes et moins.

20 septembre. Mise en vigueur d'un nouveau tarif pour le transport des colis dits : « *petits paquets* », avec les États-Unis de l'Amérique du Nord, viâ Anvers, par l'entremise des vapeurs de la Red Star Line.

1er décembre. Publication d'un supplément au recueil des tarifs internationaux applicables aux colis dits : « *petits paquets* », contenant notamment les primes à percevoir sur les parcours italiens et monténégrins pour les colis déclarés à la valeur. — Extension du tarif à diverses localités serbes.

20 décembre. Nouveau tarif pour les petits paquets, en destination de l'Égypte (viâ Trieste).

Extension aux relations avec le grand-duché de Finlande, Zanzibar (bureau français), Curaçao, Natal, Zoulouland, Bermudes, Saint-Pierre et Miquelon, Hawaï, du tarif de l'Union postale universelle.

Service Belge-Anzin :

1er mai au 19 octobre. Extension à cinq nouvelles stations belges.

29 septembre. Mise en vigueur d'un nouveau mode de perception des taxes supplémentaires d'intérêt à la livraison.

Service Belge-Austro-Hongrois :

1er avril. Mise en vigueur d'un nouveau tarif direct pour le transport des marchandises entre la Belgique, d'une part, l'Autriche et la Hongrie, d'autre part.

Service Belge-Russe :

1er mars. Mise en vigueur d'un nouveau tarif général pour le transport de marchandises entre la Belgique et un grand nombre de stations russes.

Service Franco-Russe :

1er mars. Mise en vigueur d'un nouveau tarif pour le transport des marchandises entre les stations du chemin de fer du Nord français, d'une part, et les stations russes figurant dans le tarif belge-russe.

1er mars. Mise en vigueur de nouveaux prix à percevoir au départ de certaines stations russes, figurant dans le tarif exceptionnel Franco- et Belge-Russe pour le transport des *lins, chanvres,* etc., du 1er avril 1893.

1er mai. Introduction de nouvelles stations russes dans le tarif de réexpédition, d'avril 1893, au départ de Koenigsberg et d'Elbing, des transports de *lins, chanvres,* etc., de la Russie vers la Belgique, la France et Terneuzen.

Service Belge-Italien et Néerlandais-Italien :

1er avril. Mise en vigueur d'un nouveau tarif direct pour le transport accéléré des *denrées alimentaires* de l'Italie vers la Belgique et les Pays-Bas.

1er juin. Mise en vigueur d'un tarif pour le transport à grande vitesse des *denrées alimentaires* entre l'Italie, d'une part, la Belgique et les Pays-Bas, d'autre part.

Service Anglo-Italien :

1er avril. Introduction de dispositions réglementaires pour les relations entre l'Italie et Londres et mise en vigueur d'un nouveau tarif pour le transport des *denrées alimentaires,* en service accéléré, de l'Italie vers Londres.

Service Belge-Bavarois :

9 février. Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel pour le transport des *engrais* par wagons complets de 1,000 kilogrammes, ou payant pour ce poids.

1er mai. Tarif exceptionnel pour le transport des *bois*. Publication d'une nouvelle nomenclature des bois auxquels le tarif est applicable, réduction de certaines taxes et extension du tarif à de nouvelles relations.

Tarifs intermaritimes avec le Danemark, la Suède, la Norwège, l'Allemagne, la Russie, la Finlande, les ports de la Méditerranée, du Levant et de la Mer Noire, le Brésil, le Pérou, la République Argentine, l'Uruguay, l'Égypte, l'Asie (*Chine et Japon*), *l'Australie, le Chili, les États-Unis du Nord et les ports des Balkans,* établis à l'intervention des services de navigation.

15 mars. Mise en vigueur d'un tarif pour le transport des marchandises par quantités de 2,000 kilogrammes et moins au

départ des stations belges vers les ports du Chili et du Pérou, desservis par les services réguliers de navigation de la *Deutsche Dampfschiffahrts Gesellschaft Kosmos.*

1er octobre. Mise en vigueur d'un tarif pour le transport des marchandises par quantités de 2,000 kilogrammes et moins au départ des stations belges vers les ports de Philadelphie et de New-York desservis par les services réguliers de navigation de la *Red Star Line,* ainsi que vers des localités intérieures des États-Unis de l'Amérique du Nord.

1er novembre. Mise en vigueur d'un tarif pour le transport des marchandises par charges incomplètes et par charges complètes au départ des stations belges vers les ports de Bourgas, Braïla, Galatz, le Pirée, Kustendjé, Salonique, Sulina, Varna et Volo, desservis par les services réguliers de navigation de la *Johnston Line.*

Tarifs spéciaux ou exceptionnels.

Service Belge-Néerlandais :

1er juillet. Création du *tarif spécial XIX,* à prix réduits, applicable aux envois de *houille, coke et briquettes de charbon* effectués au départ des stations desservant les charbonnages et les usines à gaz belges, à destination des gares néerlandaises.

2 novembre. Création d'un *tarif exceptionnel provisoire A,* applicable aux transports de *céréales* à expédier de certaines gares néerlandaises, à destination de la Belgique.

23 décembre. Création du *tarif spécial XXIV,* applicable à partir du 2 janvier 1896 aux transports :

1° *De moellons, pierrailles, pierres concassées (macadam)* ;

2° *De pavés, bordures de trottoirs, dalles en pierres et en marbres, sciées sur une seule face.*

3° *De chaux,* effectués, au départ des gares belges, à destination des stations néerlandaises ou de certaines de ces stations.

Service Belge-Rhénan-Westphalien :

1er janvier. Extension des *tarifs exceptionnels* nos 7, 8 *et* 17 à de nouvelles stations belges et allemandes.

1er mars. Extension à de nouvelles stations belges, du *tarif exceptionnel du* 1er *avril* 1892, pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon,* au départ de l'Allemagne.

1er avril. Mise en vigueur du *tarif exceptionnel* n° 23 pour le transport de *vitriol de fer (vitriol vert)* par wagon complet de 10,000 kilogrammes, ou payant la taxe pour ce poids.

Introduction de nouvelles stations belges et allemandes dans les *tarifs exceptionnels* nos 6, 7, 8, 13, 14 *et* 16.

1er novembre. Mise en vigueur du *tarif exceptionnel* n° 24 pour le transport du *goudron de gaz* par quantités de 10,000 kilogrammes, ou payant pour ce poids.

Extension du *tarif exceptionnel* n° 8 à de nouvelles relations.

Service Belge-Sud-Ouest-Allemand :

Extension des *tarifs exceptionnels des houilles, cokes, etc.,* à de nouvelles stations belges et allemandes.

16 janvier. Réduction des prix de transport applicables en service Belge-Alsacien-Lorrain aux envois de *minerais* vers Erquelinnes, Péruwelz (frontière) et Quiévrain (frontière).

1er avril. Mise en vigueur de taxes exceptionnelles pour le transport des *huiles minérales,* entre les ports de mer belges et celui de Terneuzen et certaines stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine.

16 août. Réduction des prix de transport, applicables en service Belge-Alsacien-Lorrain, aux envois de *minerais* effectués par quantité de 50,000 kilogrammes, vers certaines stations belges.

15 octobre. Réduction des prix de transport, applicables en service Belge-Alsacien-Lorrain, aux transports de *minerais* vers Acoz (fourneaux), Berzée (Thy-le-Château), Couvin (station) et Vierves (frontière) (Société anonyme des forges de Vireux-Molhain).

Service Belge-Prince Henri :

Extension du tarif exceptionnel des *houilles, cokes, etc.,* à une nouvelle station belge.

16 janvier. Réduction des prix de transport, applicables en service Belge-Prince Henri, aux envois de *minerais* vers Erquelinnes, Péruwelz (frontière) et Quiévrain (frontière).

16 août. Réduction des prix de transport, applicables en service Belge-Prince Henri, aux envois de *minerais* effectués par quantité de 50,000 kilogrammes, vers certaines stations belges.

15 octobre. Réduction des prix de transport applicables en service Belge-Prince Henri, aux envois de *minerais* vers Acoz (Fourneaux), Berzée (Thy-le-Château), Couvin (station) et Vierves (frontière) (Société anonyme des forges de Vireux-Molhain).

Service Franco-Belge-Nord :

1er juillet. Application à titre définitif du tarif spécial n° 17 provisoire pour le transport de la *houille,* du *coke* et des *agglomérés de houille,* au départ des stations de la Compagnie du Nord-Français, vers la Belgique.

Tarif spécial des houilles par envois de 100 tonnes :

1er septembre. Extension aux stations du bassin de Liége vers l'Est-Français.

Tarif spécial des houilles avec l'Est-Français :

17 — Introduction de nouvelles gares françaises.

---

§ 3. TRAINS DE VOYAGEURS.

De même que les années précédentes, de nombreuses mesures ont été prises pour faciliter aux ouvriers les communications entre leur domicile et le lieu de leur travail.

A cet effet, des trains nouveaux ont été organisés entre Namur et Ronet et vice-versâ, Genappe et Luttre, Luttre et Manage, viâ Trazegnies-Piéton, Tamines et Fosse et retour, Manage et Braine-le-Comte, Warquignies et Quiévrain, Alost et Termonde, Liége (Guillemins) et Waremme et vice-versâ, Welkenraedt et Verviers, Wetteren et Gand (Sud), Liége (Guillemins) et Verviers et retour, avec correspondance de et vers Liége (Longdoz), Jurbise et Braine-le-Comte, Termonde et Alost (Nord), Malines et Anvers, Namur et Charleroy viâ Gembloux, Fleurus et Tamines, Mons et Quiévrain, Saint-Ghislain et Chièvres, Namur et Ramillies, Namur et Ciney, Courtrai et Harlebeke et vice-versâ.

Les itinéraires de plusieurs trains ont été prolongés ; des trains qui n'étaient mis en marche qu'une seule fois par semaine, ont été rendus journaliers ; des trains de marchandises ont été transformés en trains mixtes ; enfin de nouveaux arrêts et de nouvelles correspondances ont été établis et celles-ci ont été améliorées.

Les ouvriers abonnés (admis aux trains ordinaires seulement) peuvent être autorisés, en cas de nécessité et lorsqu'il n'en résulte pas d'inconvénient pour le service, à utiliser les trains express, sans augmentation de taxe (1).

Cette décision permet aux ouvriers non seulement de rentrer plus tôt chez eux, mais d'éviter parfois le désagrément d'une longue attente en gare après leur journée de travail.

*
* *

Indépendamment des mesures citées plus haut, ayant principalement pour objet de faciliter le déplacement des ouvriers, les améliorations ci-après ont été réalisées dans l'intérêt des voyageurs en général.

Depuis le 3 janvier :

Les points d'arrivée et de départ des trains nos 2141 et 2140, partant respectivement de Tirlemont à 4 heures 58 du matin et de Ramillies à 6 heures 13 du matin, ont été transférés à Perwez, ce qui permet aux habi-

---

(1) *Voir* en outre, p. 46 : création d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers, pour un voyage simple par jour et pour un voyage d'aller et retour par semaine.

tants de cette dernière localité d'atteindre à Tirlemont la correspondance du train n° 502, arrivant à Bruxelles (Nord) à 8 heures 09 du matin. Auparavant, ils étaient obligés, pour arriver dans la capitale avant 10 heures 16 du matin, de quitter Perwez une heure et demie plus tôt et de suivre la direction de Gembloux-Ottignies.

Le train n° 1404, qui circulait à vide entre Hamoir et Liége (Guillemins), a été rendu accessible aux voyageurs des trois classes, à partir de Rivage, et mis en coïncidence dans cette station avec le train n° 759, venant d'Arlon. Cette combinaison permet aux voyageurs pour Liége de séjourner à Arlon jusqu'à 7 heures 11 du soir, pendant l'été, tandis qu'autrefois ils devaient quitter Arlon dès 4 heures 50.

Un train nouveau, principalement à l'usage des employés dont le travail commence à 8 heures du matin et des élèves fréquentant les établissements d'instruction publique de la capitale, a été organisé entre Tervueren et Bruxelles (Q.-L.), sous le n° 458 S.-D. Il arrive à destination à 7 heures 50 du matin.

A la demande de nombreux voyageurs pour la direction de Tamines qui, principalement pendant la saison de la chasse, utilisent l'express n° 140 quittant Bruxelles (Nord) à 7 heures 10 du matin, un train nouveau n° 868, en correspondance avec l'express précité, part de Namur à 8 heures 20 du matin et effectue son retour de Tamines à 9 heures 10 du soir, sous le n° 853.

Pour parer à l'insuffisance de moyens de communication dont se plaignaient les habitants des localités situées sur la ligne d'Audenarde à Avelghem, deux trains nouveaux ont été mis en marche. Le premier part d'Audenarde pour Avelghem à 7 heures 10 du matin, le second quitte Avelghem pour Audenarde à 8 heures 55 du matin.

Depuis le 1er mai :

Pour rendre plus régulière la marche de l'Ostende-Vienne ainsi que celle des trains internationaux nos 77 et 146, les horaires de ces express ont été retardés de quinze minutes. En outre, l'express n° 146, fréquemment surchargé entre Ostende et Bruxelles, a été uniquement réservé aux voyageurs amenés d'Angleterre pour Bruxelles et au delà ; ses arrêts à Bruges et à Gand ont été supprimés, et un express nouveau, n° 100, partant d'Ostende (station) à 3 heures 45 de relevée, assure le trafic intérieur.

Le départ d'Ostende (quai) de l'express n° 108 a été retardé jusqu'à minuit 25 et a permis de retarder ainsi l'heure d'arrivée à Ostende du paquebot en coïncidence. Par cette mesure, on évite un croisement dangereux dans la rade d'Ostende avec le paquebot partant pour Douvres à 10 heures 55 du soir.

Depuis le 1er juin :

A la demande d'un grand nombre de personnes habitant Etterbeek et Watermael, et dont les affaires se terminent vers 5 heures, un train nouveau, partant de Bruxelles (Q.-L.) pour Groenendael à 5 heures 34 du soir, a été

organisé sous le n° 798. Auparavant, les intéressés devaient attendre le train de 6 heures 06 du soir.

Sur les instances du gouvernement luxembourgeois, et dans le but d'améliorer les relations entre Bastogne et Kautenbach, des trains nouveaux ont été créés entre Bastogne et Benonchamps et vice-versâ, respectivement sous les n°s 1527 et 1524; le premier quitte Bastogne à 4 heures 20 du soir, le second est expédié de Benonchamps à 4 heures 57.

Pour permettre aux habitants de Couillet et de Châtelineau de passer à Bruxelles la soirée du dimanche, le train de théâtre n° D 125, qui part de cette dernière ville à 11 heures 58 du soir, continue jusque Châtelineau.

Le matériel du train créé à l'usage des ouvriers entre Namur et Charleroy, viâ Gembloux, Fleurus et Tamines, a servi à organiser, entre Charleroy et Namur, un train nouveau qui porte le n° 895, et part de la première de ces deux villes à 8 heures 56 du soir. Cette nouvelle correspondance, qui partage heureusement l'intervalle existant entre le train n° 827, à 7 heures 21 du soir, et le train n° 2464, à 9 heures 55, a été fort bien accueillie du public.

Les voyageurs de la direction de Charleroy, qui arrivent à Tamines à 10 heures 02 du matin par le train n° 815, ne disposant d'aucune correspondance vers Dinant avant 1 heure 27 de relevée, poursuivaient leur route jusque Namur et utilisaient la voie du Nord-Belge. Leur nombre étant assez important le dimanche, il a été mis en marche ce jour-là, pendant l'été, un train nouveau, qui part de Tamines pour Dinant à 10 heures 05 du matin sous le n° D 119. Au retour, il quitte Dinant à 7 heures 08 du soir, sous le n° D 118, et atteint à Tamines la correspondance du train n° 844, à destination de Charleroy.

Afin de donner suite aux réclamations des populations intéressées, qui se plaignaient du manque de moyens de communication après 6 heures du soir, il a été créé, sous le n° 1918, un train qui part de Manage pour Luttre viâ Piéton et Trazegnies à 8 heures 22 du soir, et un autre, qui porte le n° 1894 et se dirige de Luttre sur Haine-Saint-Pierre à 9 heures 10 du soir,

Des trains nouveaux ont également été créés entre Braine-le-Comte et Gand (Sud) et vice-versâ, respectivement sous les n°s 952 et 953, pour faciliter les relations entre ces deux villes. Le premier part de Braine-le-Comte à 1 heure 57 du soir, le second quitte Gand (Sud) à 8 heures 15 du soir.

Pour faciliter le retour des industriels de Mons et des environs qui se rendent à la Bourse de Charleroy, un train nouveau a été créé entre Luttre et Manage, sous le n° 986. Ce train part de Luttre à 5 heures 12 du soir, après l'arrivée de l'express de Charleroy n° 158, et arrive à Manage à 5 heures 27 du soir, avant le départ du train n° 1840, vers Mons.

Des trains express nouveaux, destinés à faciliter les relations entre Gand et le Nord de la France, ont été mis en marche entre Gand (Sud) et Mouscron et vice-versâ. Le départ de Gand s'effectue à 11 heures 10 du matin; il permet d'arriver à Lille à 1 heure 05 de relevée. Au retour, on peut, en quittant Lille à 5 heures 40 du soir, rentrer à Gand (Sud) à 7 heures 20.

Les trains n°s 730 et 741, partant de Bruxelles (Q.-L.) à 1 heures 41 du soir, et d'Ottignies à 4 heures 17, desservent actuellement la section d'Ottignies

à Gembloux, à la demande des habitants des localités situées sur ce parcours.

Depuis le 1er juillet :

Sur les instances de la Compagnie du chemin de fer du Nord, le train n° $\frac{181 \text{ État}}{2211 \text{ Nord}}$, qui partait de Bruxelles (Nord) à 7 heures 38 du matin en destination de Calais, ne quitte la capitale qu'à 8 heures 30, c'est-à-dire après l'arrivée de l'express n° 51, qui amène la correspondance directe de Vienne pour l'Angleterre.

Pour donner satisfaction à MM. les sénateurs et représentants de l'arrondissement de Tournai, l'express n° 180, qui partait de Tournai pour Bruxelles à 10 heures 48 du matin, a été transformé en train semi-direct; par suite, le train omnibus n° 906 ne s'arrête plus aux stations secondaires situées entre Tournai et Leuze, Leuze et Ath.

Un train nouveau S. D. a été organisé entre Esschen et Anvers (Est), sous le n° 546, pour permettre aux personnes qui habitent les localités situées entre ces deux stations d'arriver à Anvers dès l'ouverture des bureaux et des écoles, à 8 heures du matin.

Les trains mixtes qui circulaient sur la section de Landen à Ramillies ont été remplacés par des trains uniquement affectés au transport des voyageurs, ce qui a permis d'améliorer sensiblement les relations sur cette ligne.

Dans le but de mettre fin aux plaintes des voyageurs habitant Chimay et les localités avoisinantes, un train direct dans chaque sens a été créé entre Chimay et Bruxelles. Le départ de Chimay a lieu à 9 heures 45 du matin, le retour de la capitale est fixé à 6 heures 10 du soir.

Les trains express qui, pendant la saison balnéaire de 1894, circulaient entre Gand (Sud) et Nieuport (Bains), desservent actuellement la ligne entière de Bruxelles (Nord) à Nieuport (Bains). Ce changement, ainsi que les horaires y relatifs, répondent aux vœux de la Société anonyme de Nieuport (Bains). En outre, un express a été créé entre Dixmude et Adinkerke et vice-versâ, en vue d'améliorer de même les relations avec La Panne. Cet express est en coïncidence avec celui de Bruxelles-Nieuport et retour.

Depuis le 1er octobre :

Le train n° 2718, qui part d'Audenarde à 11 heures 43 du matin, continue le lundi, jour de marché, jusqu'à Courtrai, afin d'épargner aux voyageurs un trop long stationnement à Mouscron.

Les trains créés spécialement à l'usage des ouvriers de l'administration entre Namur et Ronet et vice-versâ, ont été affectés à l'usage du public et leurs points d'arrivée et de départ ont été transférés à Floreffe.

A la demande des habitants de Braine-le-Comte, qui se plaignaient de l'intervalle très long existant entre les trains nos 858 et 864, le train n° 1992, qui part de Chimay à 9 heures 45 du matin et qui suivait la voie d'Écaussines, Clabecq, a été détourné par celle de Braine-le-Comte, Tubize.

*
* *

La vitesse des trains express qui circulent entre Bruxelles et Mons et vice-versâ a été accélérée, réduisant ainsi la durée du voyage.

Les habitants de Binche ne disposaient d'aucun train pour Mons, par Bonne-Espérance, depuis 11 heures 33 du matin jusqu'à 4 heures 07 du soir. Un train nouveau a été créé, qui part de Mons pour Binche à midi 22 et effectue son retour à 1 heure 22 de relevée.

Pour éviter de retenir inutilement à Audenarde les voyageurs débarqués du train n° 690, ou revenant du marché de cette ville, le train n° 1515, qui partait le jeudi seulement d'Audenarde pour Gand (Sud), à 11 heures 28 du matin, circule actuellement tous les jours.

Des améliorations ont été réalisées dans les correspondances de et vers Spa, par suite du maintien pendant toute l'année des trains n^{os} 1487 et 1494 entre Pépinster et Verviers et retour, et des trains n^{os} 1456 et 1457 entre Pépinster et Spa et vice-versâ.

Depuis le 27 octobre :

En vue de régulariser la marche de l'express international dont le départ de Bruxelles (Midi) pour Paris, viâ Quiévrain, était fixé à 11 heures 45 du soir, et qui éprouvait de fréquents retards pour l'attente de la correspondance hollandaise, l'Administration a décidé, d'accord avec la Compagnie du chemin de fer du Nord, de détourner cette correspondance par la voie de Quévy. Cette modification a permis de retarder d'une demi-heure le départ de Bruxelles, tout en maintenant l'heure d'arrivée à Paris, réduisant donc sensiblement la durée du trajet, et assurant au train une marche plus régulière.

*
* *

Service direct Anvers-Ostende. — Un service de voiture directe a été organisé à partir du 1er mai 1895, entre Ostende-Anvers et retour, par les trains n^{os} 77-11-22-74, en correspondance avec les malles partant de Douvres pour Ostende à midi, et d'Ostende pour Douvres à 10 heures 55 du soir. Cette mesure a été prise afin d'éviter un changement de voiture à Malines et d'engager ainsi les voyageurs qui se rendent en Angleterre, à donner la préférence à la voie d'Ostende plutôt qu'à celle de Flessingue.

Service direct Ostende-Carlsbad. — En vue de faciliter les relations entre Londres-Ostende et Carlsbad et d'offrir aux voyageurs tout le confort désirable, un service direct de wagons-lits a été créé pendant les mois de juillet et août, entre Ostende et Carlsbad et retour, par les trains de luxe Ostende-Vienne-Express.

Ce service fonctionne trois fois par semaine : *à l'aller,* les lundi, mercredi et vendredi ; *au retour,* les mardi, jeudi et samedi. Il est assuré au moyen d'un wagon-lits et d'un fourgon qui sont détachés à Nuremberg de l'Ostende-Vienne-Express.

Le trajet de Londres à Carlsbad s'effectue en 26 heures 15 et de Carlsbad à Londres en 24 heures 56.

*
* *

Relations entre Londres, la Belgique et l'Orient et vice-versâ, par l'Ostende-Vienne-Express. — Une amélioration, très importante au double point de vue de la célérité et du prix de transport, a été apportée dans les relations internationales entre la Grande-Bretagne et les pays d'Orient par la voie d'Ostende-Cologne-Vienne : 1° vers Budapesth-Bucharest-Constantza, d'une part, et 2° vers Trieste et Alexandrie (Égypte), d'autre part.

L'Ostende-Vienne-Express est continué, une fois par semaine, entre Vienne et Constantza (Roumanie) où il est en coïncidence avec un bateau de l'État roumain, pour Constantinople. En sens inverse, le train part de Constantza en correspondance avec un bateau venant de Constantinople.

Le parcours de Londres à Constantinople, viâ Ostende-Constantza, s'effectue en 71 heures, soit une réduction de 5 heures sur la durée du trajet par la voie la plus rapide.

Outre cet avantage, les voyageurs qui utilisent ce nouveau service, bénéficient d'une notable réduction sur le prix de transport, la différence en faveur de la voie d'Ostende-Cologne étant d'environ cent francs par billet de 1re classe express, de Londres à Constantinople.

L'Ostende-Vienne-Express est également continué, une fois par semaine, depuis le 1er décembre, entre Vienne et Trieste, où il est en coïncidence avec un bateau du Lloyd autrichien, pour Alexandrie d'Égypte.

En sens inverse, ce train part de Trieste en correspondance avec un bateau venant d'Alexandrie.

Le parcours de Londres à Alexandrie d'Égypte s'effectue en 140 heures environ.

Affectation des trains. — L'accès de certains trains internationaux a été interdit sur tout ou partie du parcours, aux voyageurs, y compris les abonnés, qui n'effectuent que des voyages en service intérieur ; cette mesure a été prise en vue d'éviter la surcharge et l'encombrement des dits trains internationaux.

*
* *

Les voyageurs de Verviers pour la ligne de Liége à Marloie ont été autorisés à prendre, à 6 heures 59 du soir, le train international n° 74.

Ci-devant, ils prenaient, à 7 heures 06, le train n° 92 et devaient attendre pendant 1 heure 20, à Liége, le départ du train n° 1405, pour continuer leur voyage.

*
* *

Colis postaux et petits paquets. — Des horaires rapides ont été fixés pour le transport des colis postaux et des petits paquets échangés :

1° Entre la France et les Pays-Bas, en transit par la Belgique;

2° Entre la Belgique et l'Angleterre;

3° Entre la France et l'Allemagne, en transit par la Belgique ;
4° Entre l'Allemagne et l'Angleterre, en transit par la Belgique ;
5° Entre la Belgique et le grand-duché de Luxembourg.

* * *

Antérieurement au 27 octobre, les colis postaux des Pays-Bas pour la France, qui arrivaient à Bruxelles (Midi) par le train n° 18, étaient dirigés exceptionnellement sur leur destination viâ Quiévrain, à défaut de correspondance directe à Mons pour Quévy et au delà.

Actuellement, la situation s'est modifiée ; une nouvelle correspondance a été établie et ces envois suivent la voie normale de Quévy.

* * *

Le transport des colis postaux et des petits paquets déposés aux bureaux centraux de l'agglomération bruxelloise, en destination de Luxembourg-Metz-Strasbourg et la Suisse a été accéléré. Les colis de l'espèce, acceptés en temps utile, sont envoyés à Bruxelles (Nord), par courrier spécial et remis au train n° 146 partant à 6 heures 24 du soir.

Le public a été informé de l'adoption de cette mesure ainsi que de l'heure extrême à laquelle les envois doivent être présentés au transport pour être effectués dans ces conditions.

* * *

Service de secours aux blessés. — La réorganisation du service de secours aux blessés a été continuée.

Toutes les stations, toutes les haltes et tous les ateliers possèdent maintenant le matériel nécessaire au transport des blessés. Là où l'on ne disposait à cet effet d'aucune civière, on a placé un brancard du type en usage dans l'armée belge.

En outre, des porte-brancards ont été placés dans certaines stationsimportantes à proximité desquelles se trouvent des hôpitaux.

Enfin, dans le but de pouvoir conserver pendant le plus long temps possible les pansements antiseptiques, ceux des boîtes de secours qui étaient préparés à l'acide phénique, ont été remplacés par des pansements préparés au sublimé.

Service des chefs-gardes et des gardes. — D'importantes améliorations ont été introduites dans ce service pour faire suite à celles qui ont été réalisées depuis fin 1894. Le cadre des chefs-gardes et des gardes a encore été augmenté :

1° De 55 chefs-gardes et de 54 gardes, afin de réduire la durée de 81 prestations qui étaient trop longues ;

2° De 19 gardes, pour renforcer le personnel de 77 trains auxquels le service du contrôle des billets ou celui des bagages était incomplètement assuré.

§ 6. TRAINS DE MARCHANDISES.

Parmi les réformes et améliorations apportées dans le service des trains de marchandises, il y a lieu de citer :

1° Le transfert de Borgerhout à Anvers (Zurenberg), de la formation des trains du Grand Central belge et, comme conséquence, la suppression du service de nuit à la première de ces stations ;

2° L'organisation des trains ci-après, destinés à remplacer les nombreux trains spéciaux antérieurement mis en marche : de Mons à Marcinelle, de Flénu (Central) à Monceau, et, dans les deux sens, entre Tournai et Saint-Ghislain, Saint-Ghislain et Berzée, Saint-Ghislain et Anvers (Bassins et Entrepôt local), Ans et Waremme, Landen et Statte, Landen et Braives, Ath et Grammont, Blaton et Bernissart, Luttre et Le-Vieux-Campinaire, Haine-Saint-Pierre (formation) et Erquelinnes, Haine-Saint-Pierre (formation) et Bracquegnies, etc., etc. ;

3° La création de trains directs, spécialement affectés aux transports de betteraves, de Louvain à Grimde, à La Ghète (gare privée) et à Namur, et vice-versâ, en vue de dégager la station de Tirlemont, dont les installations sont insuffisantes pendant la période active des transports, qui correspond à celle de la fabrication du sucre ;

4° Des modifications importantes dans le service des trains de marchandises spécialement affectés au transport des betteraves, afin de mieux les approprier aux besoins pour lesquels ils sont créés ;

5° La création, par suite de l'ouverture de la section d'Aubel à Bleyberg, d'un service de trains de marchandises sur la ligne de Battice à Bleyberg. (La section de Battice à Aubel n'était desservie que par des trains mixtes.)

6° Des modifications à l'horaire et à l'affectation d'un certain nombre de trains de messageries et de transbordement, dans le but d'éviter des escales et des inscriptions en cours de route et de hâter l'arrivée des marchandises à destination. A cet effet, le transport des marchandises de détail se fait par certains trains affectés en ordre principal au transport des grosses marchandises.

7° De nombreuses modifications dans le service des trains de grosses marchandises, de messageries et de transbordement, en vue de ramener à un maximum de treize heures la durée des services qui excédaient encore cette limite.

8° L'affectation de 9 trains en plus pour le transport de marchandises douanées, sous escorte des chefs-gardes, en vue d'en accélérer l'envoi, de supprimer des manœuvres et de faciliter ainsi le service de certaines stations.

§ 7. SERVICE DU MATÉRIEL.

La disposition des anneaux d'attache dans les boxes à bas plancher a été

modifiée de façon à éviter les inconvénients auxquels le système appliqué antérieurement avait donné lieu.

Il a aussi été prescrit de supprimer les chaînettes placées à l'intérieur des wagons cavaliers et qui étaient souvent arrachées et volées.

Seuls, les anneaux seront maintenus.

*
* *

L'administration a fait construire un deuxième wagon à chevalet pour le transport de caisses glaces de grandes dimensions.

L'effectif des wagons plats de 20 tonnes à haussettes rabattantes, a été augmenté de 80 véhicules, afin de mettre cet effectif en rapport avec les besoins du trafic.

5 nouveaux wagons destinés aux transports de glace (eau congelée), au départ d'Ostende, sont en construction.

L'effectif de ce matériel, qui a été reconnu insuffisant, sera ainsi porté de 5 à 10 véhicules.

*
* *

Il a été mis en service des bâches longues pour recouvrir les chargements qui nécessiteraient l'emploi d'un plus grand nombre d'agrès s'il était fait usage de bâches ordinaires.

CONVENTION.

Ligne de Spa à la frontière exploitée moyennant redevance.

En vertu du traité conclu à Berlin, le 11 juillet 1872, entre la Belgique et l'empire d'Allemagne, le gouvernement a été chargé de l'exploitation de la partie belge, du réseau des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, avec les droits et obligations qui résultaient pour la compagnie française de l'Est, ci-devant exploitante, de la convention du 21 janvier 1868 (R. A. n° 1310).

Par l'article 7 de ce traité, la part acceptée respectivement dans le prix du bail de trois millions, fut fixée de commun accord : pour le gouvernement belge, à la somme de 500,000 francs; pour le gouvernement allemand, à la somme de 2,500,000 francs.

A l'article 9, les deux gouvernements s'étaient réservés le droit de soumettre, à une revision de trois ans en trois ans, la proportion par laquelle est établie, à l'article 7, leur participation au payement du prix du bail.

Or, l'ouverture de la ligne d'Aix-la-Chapelle à Trois-Vierges par Saint-Vith, étant venue modifier la direction des transports, le gouvernement

belge a demandé et obtenu, *par convention du* 31 *juillet* 1895, la revision du partage du loyer de trois millions.

De commun accord, les deux gouvernements ont remplacé les quotes-parts stipulées sous l'article 7 du traité de 1872, par les suivants :

Pour le gouvernement belge 219,600 francs.

Pour le gouvernement allemand 2,780,400 francs.

III. Accidents.

Les accidents sont classés en trois catégories :

1. Collisions et déraillements de trains ;
2. Accidents aux personnes, dus aux collisions et déraillements ;
3. Accidents aux personnes, dus à d'autres causes qu'à des collisions et déraillements.

§ 1er. COLLISIONS ET DÉRAILLEMENTS DE TRAINS.

Le tableau suivant résume ces renseignements pour chacun des exercices 1886 à 1895.

ANNÉES.	TRAINS DE VOYAGEURS.			TRAINS DE MARCHANDISES.			ENSEMBLE.			Nombre de collisions et déraillements ayant fait des victimes.	NOMBRE de PERSONNES tuées.	
	Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par			Voyageurs.	Agents.
		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.			
1886	30	105,7	598,222	83	38,2	186,816	113	28,1	296,039	14	»	2
1887	39	77,8	497,455	75	42,5	211,482	114	28,0	309,315	12	»	»
1888	50	60,9	415,558	86	37,2	193,145	136	23,5	274,915	17	»	»
1889	32	95,4	673,389	118	27,2	148,177	150	21,4	260,222	20	12	3
1890	50	61,4	446,561	124	26,0	141,929	174	18,5	229,493	18	»	2
1891	43	75,4	533,245	115	28,0	150,629	158	20,5	254,759	27	»	1
1892	44	73,8	520,014	101	32,1	169,043	145	22,4	275,546	17	2	»
1893	37	87,8	620,402	70	46,4	248,755	107	30,4	377,269	25	»	1
1894	19	171,6	1,262,063	50	65,2	346,532	69	45,6	598,359	23	»	1
1895	42	77,9	590,723	54	60,6	330,047	96	34,1	444,092	24	19	5
Moyennes des dix années.	39	88,8	615,663	88	40,4	212,655	127	27,2	332,101	20		

Les 96 collisions ou déraillements survenus en 1895 ne représentent qu'un revers pour 444,092 trains-kilomètres, au lieu d'un revers pour 296,059 trains-kilomètres en 1886.

Les causes en sont indiquées en détail dans l'annexe XXXI. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements dans le tableau suivant, pour la période de 1880 à 1895.

			1880	1881	1882	1883
Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne) *			2,702	2,841	2,975	3,045
Nombre de collisions et de déraillements.	des trains de voyageurs. .	Collisions . .	57	60	41	25
		Déraillements.	67	63	44	37
	— de marchandises	Collisions . .	116	83	85	64
		Déraillements.	118	89	99	61
	Au total		358	295	269	187
Causes des collisions et déraillements.						
Voies.	Rails cassés.	C.	»	»	»	»
		D.	2	»	1	»
	Défectuosités des appareils spéciaux de la voie. . . .	C.	1	»	2	1
		D.	7	8	14	3
	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	C.	»	»	»	»
		D.	2	3	3	2
	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	C	2	»	»	»
		D.	3	4	1	1
	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	C.	»	»	»	»
		D.	12	11	7	2
Matériel roulant.	Attelages rompus ou défaits	C.	7	5	4	10
		D.	»	3	»	3
	Avaries aux essieux	C.	»	»	»	»
		D.	12	13	5	7
	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins . .	C.	»	2	»	2
		D.	12	11	9	10
	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues.	C.	»	»	»	»
		D.	10	14	7	14
	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	C.	»	»	»	»
		D.	3	1	1	»
	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes de ressort de suspension.	C.	»	»	»	»
		D.	9	3	5	4
	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant. .	C.	1	»	»	»
		D.	19	10	14	4
Exécution du service.	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	C.	34	32	25	20
		D.	54	70	45	19
	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	C.	26	52	31	22
		D.	»	»	1	»
	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	C.	17	12	6	3
		D.	1	»	»	»
	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclanchement.	C.	4	4	3	4
		D.	2	»	3	1
	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	C.	19	25	15	4
		D.	»	2	2	»
	Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservance des signaux d'arrêt, ou arrêt tardif.	C.	8	5	2	1
		D.	»	»	»	»
	Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépassant pour tout autre motif leur point de stationnement habituel.	C.	8	9	12	9
		D.	»	2	1	1
	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente.	C.	31	19	30	18
		D.	»	»	»	»
	Autres négligences.	C.	33	43	19	19
		D.	12	11	11	7
	Causes diverses et indéterminées	C.	6	6	9	5
		D.	35	26	30	23
	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	C.	»	14	7	4
		D.	»	1	1	»

C : Collision.
D : Déraillement.
* Non compris les sections appartenant à des Compagnies et parcourues en transit par des trains de l'État.

1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895
3,100	3,144	3,171	3,188	3,198	3,207	3,220	3,241	3,247	3,250	3,260	3,270
21	24	9	8	19	13	21	17	14	11	11	13
39	26	21	31	31	19	29	26	30	26	8	29
49	38	42	40	36	61	59	50	52	34	34	19
42	24	41	35	50	57	65	65	49	36	16	35
151	112	113	114	136	150	174	158	145	107	69	96
mbre de fois qu'elles ont été constatées (1).											
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	1	»	»	2	1	1	2	3	»	»
1	»	»	»	»	1	1	1	»	»	»	»
5	2	3	1	3	1	6	2	»	»	»	2
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3	»	»	2	2	»	»	»	2	1	»	2
»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»
2	2	»	»	»	1	1	»	»	»	1	3
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1	1	4	1	3	2	3	1	4	1	1	5
6	2	2	7	6	5	3	2	3	8	4	2
»	2	1	2	1	2	1	4	3	1	»	1
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
7	1	4	5	6	7	5	5	7	12	3	4
1	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
10	2	6	1	2	3	6	4	7	4	»	2
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3	6	9	13	8	6	13	16	2	10	3	15
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
2	3	2	1	1	1	2	2	3	1	1	»
»	»	»	»	»	»	1	»	1	1	»	»
3	1	3	2	»	2	5	1	4	4	2	1
12	16	13	8	9	23	17	18	22	9	9	6
23	15	14	16	20	26	26	28	33	21	7	13
15	13	22	9	12	7	24	11	19	17	14	14
»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»
5	7	1	3	1	6	5	5	1	4	5	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
»	»	1	»	»	2	»	2	»	2	3	»
»	»	1	»	»	»	»	»	»	2	»	1
4	4	1	3	12	10	6	14	10	3	1	1
»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»
7	2	»	2	4	5	6	3	»	3	»	3
»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»
7	12	10	7	2	9	7	3	2	1	5	3
3	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	3
9	8	2	8	8	7	16	10	18	5	6	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
16	18	1	13	14	14	19	11	11	3	4	3
3	4	12	3	5	9	9	4	7	1	2	2
7	3	10	2	2	3	6	1	»	1	»	2
21	15	5	22	33	16	23	18	3	4	5	10
6	5	1	6	5	11	12	8	9	3	3	5
1	2	5	4	6	4	5	10	4	»	»	3

(1) Le même accident peut être attribué à plusieurs causes déterminantes.

§ 2. ACCIDENTS DE PERSONNES ATTRIBUABLES AUX COLLISIONS ET AUX DÉRAILLEMENTS DE TRAINS.

Des 96 collisions et déraillements de trains constatés en 1895, 24 ont fait des victimes, savoir (annexe XXXI) :

		1895.	1894.	Moyennes des 16 dernières années.
Voyageurs	Tués	19	»	2
	Blessés	115	12	21
	Contusionnés	8	4	16
	Totaux	142	16	39
Agents du chemin de fer.	Tués	5	1	2
	Blessés	40	18	17
	Contusionnés	5	8	15
	Totaux	50	27	34
	Ensemble	192	43	73

§ 3. ACCIDENTS DE PERSONNES DUS A D'AUTRES CAUSES QU'A DES COLLISIONS OU DÉRAILLEMENTS DE TRAINS.

A. Les conséquences des accidents survenus aux voyageurs *par leur imprudence* sont (*voir* annexe XXXII, littéra *A*) :

	1895.	1894.	Moyennes des 16 dernières années.
Tués	6	6	7
Blessés	51	48	35
Contusionnés	20	18	16
Totaux	77	72	58

B. Pour les personnes étrangères au service, autres que des voyageurs, on compte (*voir* annexe XXXII, littéra *B*) :

	1895	1894.	Moyennes des 16 dernières années.
Tuées	51	59	55
Blessées	35	38	39
Contusionnées	10	12	7
Totaux	96	109	101

C. Le nombre d'agents du chemin de fer, victimes d'accidents, s'est élevé à (*voir* détails, annexe XXXII littéra *C*) :

	1895.	1894.	Moyennes des 16 dernières années.
Tués	40	35	66
Blessés	709	573	381
Contusionnés	193	229	171
Totaux . . .	942	837	618

Le tableau ci-après donne, par service, le nombre d'agents tués pendant les dix dernières années :

	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.
Dans les stations. (1) .	26	13	13	22	20	18	9	18	12	11
Dans les ateliers. (1) .		»	2	1	2	1	»	»	3	»
En accrochant des véhicules	1	2	2	6	3	5	6	2	»	3
En décrochant des véhicules	1	2	»	1	»	2	»	»	»	1
Gardes-barrières . . .	7	7	9	7	8	8	11	7	2	»
Gardes-route.	4	»	4	1	3	5	4	1	2	6
Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints. .	»	»	1	»	»	»	»	1	»	2
Autres agents des trains: chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints . . .	4	2	4	4	8	6	4	1	4	4
Agents atteints en dehors de tout service.	7	5	14	4	12	11	11	11	6	8
En réparant les voies et les bâtiments. . . .	»	6	4	7	2	5	2	4	6	1
Agents d'autres administrations.	6	4	5	2	2	2	1	2	»	4
Ensemble des tués . .	56	41	58	55	60	63	48	47	35	40

(1) La subdivision n'a pu être faite pour l'année 1886.

Résumé pour 1895.

Les accidents relevés aux §§ 2 et 3 se résument comme suit pour l'année :

		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
Voyageurs atteints	dans les collisions et déraillements.	19	115	8	142
	par leur imprudence.	6	51	20	77
Employés et ouvriers du chemin de fer atteints.	dans les collisions et déraillements.	5	40	5	50
	dans les stations, ateliers ou sur la voie.	40	709	193	942
Personnes atteintes en circulant le long de la voie ou en traversant les passages à niveau, etc.		26	33	10	69
Ivresse, folie, suicide		25	2	»	37
Ensemble pour l'année 1895. . .		121	950	236	1,307

Pour les années antérieures, *voir* l'annexe XXXIII.

En comparant le nombre de personnes atteintes chaque année, à l'importance du trafic, on obtient le tableau suivant :

ANNÉES.	NOMBRE DES PERSONNES				NOMBRE DE TRAINS-KILOMÈTRES POUR UNE PERSONNE			
	tuées.	blessées.	contusionnées.	Ensemble.	tuée.	blessée.	contusionnée.	atteinte en général.
1886	114	305	86	505	293,442	109,680	388,981	66,242
1887	97	349	109	555	363,525	101,037	323,504	63,535
1888	118	496	131	745	316,851	75,380	285,407	50,186
1889	141	708	216	1,065	276,832	55,132	180,710	36,651
1890	118	668	234	1,020	338,405	59,778	170,648	39,149
1891	131	649	313	1,093	307,266	62,021	128,600	36,827
1892	104	625	337	1,066	384,172	63,187	117,187	37,047
1893.	108	615	298	1,021	373,775	65,639	135,462	39,537
1894	101	688	271	1,060	408,780	60,010	152,350	38,950
1895	121	950	236	1,307	352,338	44,876	180,648	32,619
Moyenne pour 10 années .	115	605	223	943	341,539	69,674	206,350	44,074

§ 4. PERSONNES TUÉES DEPUIS 1835.

Depuis l'origine des chemins de fer de l'État, il y a eu 121 personnes tuées dans les collisions et déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service,* savoir : 54 voyageurs et 67 agents de l'Administration (annexe XXXIII).

Quant aux tués dans les gares ou en pleine voie, par suite de leur inattention ou de leur imprudence, on compte 170 voyageurs et 2,055 agents de l'Administration.

En dehors des voyageurs et des agents du chemin de fer, 1,161 personnes ont été tuées en traversant les passages à niveau, en circulant le long de la voie et sur les quais où se font les manœuvres ; 575 autres, par suite d'ivresse, folie ou suicide.

IV. Contraventions.

Pendant l'année 1895, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État, 725 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains	129
Plantations, dépôts, constructions, etc., dans les zones asservies du chemin de fer	5
Fausses déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées	22
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus	107
Voyageurs dépourvus de billets réguliers	243
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou ayant descendu du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement	80
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit	15
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs	124
Total	725

Les contraventions constatées en 1894 étaient au nombre de 1,156. Il y a donc eu, en 1895, une diminution de 431 contraventions.

2e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Description du réseau.

§ 1er. DÉVELOPPEMENT DES LIGNES EN EXPLOITATION A LA FIN DE L'ANNÉE. XXXIV.

	MÈTRES.		
	SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Lignes construites par l'État belge (1)	10,220	»	10,220
— — des Compagnies (2)	1,266,134	201,611	1,467,745
— — la Société nationale des chemins de fer vicinaux (3)	3,568	»	3,568
Longueur *effective* totale exploitée au 31 décembre 1895	1,279,922	201,611	(4)1,481,533

(1) Section de Landen à Saint-Trond, actuellement exploitée par l'Administration du chemin de fer Grand Central Belge, donnée en jouissance à la Société anonyme des chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt, à titre de subvention pour la ligne de Saint-Trond à Hasselt.

(2) Non compris la ligne de Menin à Tourcoing, exploitée par la Compagnie du chemin de fer Nord français, ni les lignes d'Autelbas à Clémency et d'Athus à Rodange, appartenant à la Société luxembourgeoise des chemins de fer et minières Prince-Henri. Les parties belges de ces lignes ne sont respectivement que de 1,200 mètres, 3,850 mètres et 1,417 mètres.

(3) Cette ligne, qui relie Sichem à Montaigu, est exploitée, depuis le 22 janvier 1894, par l'Administration du chemin de fer Grand Central Belge.

(4) Pour l'établissement de cette longueur, les parties de lignes *communes à deux ou à trois Compagnies* ont été portées en compte à chacune des administrations qui les coexploitent. La longueur de ces voies communes était de 178,422 mètres à la fin de l'exercice 1895 comme à la fin de 1894.

Le réseau exploité par les Compagnies, en 1895, comprend :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. °/₀.	Mètres.	P. °/₀.	Mètres.	P. °/₀.
1° Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises	1,230,253	96.12	201,611	100.00	1,431,864	96.65
2° Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . .	49,669	3.88	»	»	49,669	3.35
Ce réseau se trouve établi :						
1° A double voie, sur une étendue de.	230,543	18.01	19,549	9.70	250,092	16.88
2° A simple voie, sur une étendue de.	1,049,379	81.99	182,062	90.30	1,231,441	83.12

La longueur moyenne exploitée des lignes concédées a été, en 1895, de 1,481,533 mètres, dont 1,279,922 situées en Belgique et 201,611 sur le territoire étranger.

XXXIV. L'annexe XXXIV donne la subdivision, par ligne et par Compagnie, des chemins de fer concédés. Elle indique, en outre, les parties posées à simple voie et celles qui sont établies à double voie, puis les sections affectées au transport des voyageurs et des marchandises, et celles qui sont utilisées au trafic des marchandises seulement.

§ 2. DÉVELOPPEMENT DES VOIES FERRÉES.

Le développement total des voies ferrées exploitées par des Compagnies comportait, à la fin de l'année :

		Longueur en mètres.		Différence pour 1895.
		En 1895.	En 1894.	
Voies principales.	Sections belges	1,510,465	1,510,465	»
	Prolongements sur territoire étranger	221,160	221,160	»
	Ensemble. . .	1,731,625	1,731,625	»
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		544,963	535,352	+ 9,611
	Totaux. . .	2,276,588	2,266,977	+ 9,611

Les voies principales parcourues par les trains représentent 76.05 p. c. et les voies accessoires 23.95 p. c. du réseau exploité en 1895.

§ 3. STATIONS, HALTES ET POINTS D'ARRÊT.

XXXV. L'annexe XXXV indique, par Compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1895.

Annexes à consulter

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1894 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1895	1894	1895	1894	1895	1894	Différences pour 1895.
Stations	276	272	40	40	316	313(1)	+ 3 (2)
Haltes	51	48	12	12	63	60	+ 3 (3)
Points d'arrêt	61	61	1	1	62	62	»
Totaux	388	381	53	53	441	435	+ 6

XXXV.

Les 316 stations existant en 1895 comprennent 115 (4) *gares communes,* utilisées par deux ou trois administrations.

§ 4. GARES PRIVÉES ET RACCORDEMENTS INDUSTRIELS.

L'annexe XXXV montre, par Compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1894. XXXV.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1895	1894	Différences pour 1895.
Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées)	75	73	+ 2
Établissements reliés aux stations des Compagnies	200	194	+ 6
Totaux	275	267	+ 8

Tous ces établissements se trouvent en Belgique, à l'exception d'une gare privée et de neuf raccordements industriels reliés aux sections étrangères des chemins de fer de Gand à Terneuzen, du Grand Central belge et de Liége à Maestricht.

§ 5. RACCORDEMENTS ET TRAVERSÉES A NIVEAU DE LIGNES VICINALES.

Il y avait, au 31 décembre 1895, 15 raccordements de lignes vicinales aux chemins de fer concédés, contre 14 en 1894. De même, on comptait 15 traversées à niveau par des vicinaux, contre 14 à la fin de l'exercice 1894.

---

(1) Le compte rendu de 1894 portait, par erreur, 312 au lieu de 313.

(2) *En plus :* Mortsel, Thy-le-Château, Céroux-Mousty.

(3) *En plus :* Doornzele (Bagatelle), Bois-Noël et Kloosterheyde.

(4) Pour la formation de ce nombre, les *stations communes* ont été portées en compte à chacune des Compagnies qui les coexploitent.

II.

Situation du matériel roulant.

XXXVI. L'annexe XXXVI donne, par Compagnie et par catégorie de véhicules, le relevé général du matériel roulant servant à la traction et au transport des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer concédés.

L'effectif de ce matériel comprenait, à la fin de l'année :

		En 1895.	En 1894.	Différences pour 1895.
Locomotives		555 (2)	551 (2)	+ 4
Tenders		353	350	+ 3
Voitures à vapeur		10	10	»
Véhicules (1)	à voyageurs	957 (3)	921 (3)	+ 36
	à bagages	466 (4)	466 (4)	»
	à marchandises	13,394	13,410	— 16
	pour services divers	57	57	»
	Ensemble	14,874	14,854	+ 20

Relativement à la longueur *effective* totale exploitée (5) à la fin de l'année, il y a :

		Par kilomètre de ligne : En 1895.	En 1894.
Matériel de traction.	Locomotives (6)	0.38	0.38
	Tenders	0.24	0.24
Matériel de transport. (8)	Voitures à voyageurs (7)	0.65	0.69
	Fourgons à bagages	0.31	0.35
	Wagons à marchandises	9.03	10.00
	Véhicules divers	0.38	0.04
	Ensemble	10.99	11.08

(1) Non compris le matériel de transport utilisé sur le réseau Liégeois-Limbourgeois. La Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais, qui administre ce réseau, n'a plus de wagons à marchandises spécialement affectés au chemin de fer Liégeois-Limbourgeois ; les véhicules de l'espèce de cette administration sont employés indistinctement sur toute l'étendue des lignes qu'elle exploite.

(2) Dont 24
(3) — 30
(4) — 4
} affectés au service spécial des trains-tramways.

(5) Abstraction faite, *en ce qui concerne le matériel de transport,* de la longueur (140,742 mètres) des lignes Liégeoises-Limbourgeoises dont les véhicules ne sont pas compris dans l'effectif total [*voir* note (1) ci-dessus].

(6) Y compris les voitures à vapeur.

(7) Non compris les voitures à vapeur.

(8) Non compris le matériel utilisé sur le réseau Liégeois-Limbourgeois [*voir* note (1) ci-dessus].

Annexes à consulter.

III.

Parcours des trains.

L'annexe XXXVII montre, par Compagnie et par nature d'emploi, le parcours kilométrique effectué, en 1895, par les trains des chemins de fer concédés. XXXVII.

Elle peut se résumer comme il suit :

	PARCOURS KILOMÉTRIQUE EFFECTUÉ		
	SUR LES LIGNES		Ensemble.
	exploitées par les Compagnies.	aboutissantes ou étrangères.	
Trains de voyageurs. . . . En 1894. .	6,238,259	97,780	6,336,039
Trains de voyageurs. . . . En 1895. .	6,083,456	99,377	6,182,833
Différences pour 1895. . .	— 154,803	+ 1,597	— 153,206
Trains de marchandises . . En 1894. .	3,655,151	12,143	3,667,294
Trains de marchandises . . En 1895. .	3,772,994	12,598	3,785,592
Différences pour 1895. . .	+ 117,843	+ 455	+ 118,298
Trains mixtes. . . . . En 1894. .	1,042,812	29,225	1,072,037
Trains mixtes. . . . . En 1895. .	1,028,726	27,740	1,056,466
Différences pour 1895. .	— 14,086	— 1,485	— 15,571
Totaux. . . En 1894.	10,936,222	139,148	11,075,370
Totaux. . . En 1895. .	10,885,176	139,715	11,024,891
Différences pour 1895. . .	— 51,046	+ 567	— 50,479

IV.

Mouvement et Recette des transports (1).

§ 1er. VOYAGEURS.

Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1895 et en 1894, sont ci-après résumés et comparés : XXXVIII.

(1) Tous les chiffres mentionnés dans ce chapitre et dans ceux qui le suivent, se rapportent non seulement aux lignes exploitées en Belgique, mais à leurs compléments, d'une étendue de 201,611 mètres en 1895 et en 1894, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les *moyennes* ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1895.	1894.	Différences pour 1895.	1895.	1894.	Différences pour 1895.	1895.	1894.	Différences pour 1895.
1re classe	632,139	661,060	— 28,921	1,128,285	1,156,548	— 28,263	1.785	1.750	+ 0.035
2e —	2,639,589	2,630,755	+ 8,834	2,787,242	2,942,874	— 155,632	1.056	1.119	— 0.063
3e —	19,391,007	18,873,790	+ 517,217	8,675,917	8,824,926	— 149,009	0.447	0.468	— 0.021
Ensemble. . .	22,662,735	22,165,605	+ 497,130	12,591,444	12,924,348	— 332,904	0.556	0.583	— 0.027

Comparativement aux données correspondantes de 1894, le mouvement des voyageurs, en 1895, s'est accru de 2.24 p. c., tandis que la recette a baissé de 2.57 p. c.

L'augmentation du nombre de voyageurs, en 1895, est principalement due aux transports effectués sur les lignes du Nord Belge (274,849 voyageurs en plus), du Grand Central Belge (173,826 voyageurs), de la Flandre Occidentale (127,381 voyageurs), de Liége à Maestricht (39,240 voyageurs) et du Liégeois-Limbourgeois (35,148 voyageurs).

Le mouvement des voyageurs a décru, en 1895, sur les lignes d'Anvers à Gand (175,526 voyageurs en moins), de Malines à Terneuzen (5,215 voyageurs), de Chimay (4,643 voyageurs) et de Hasselt à Maeseyck (845 voyageurs).

Quant à la dépression de recettes constatée en 1895, elle se rapporte particulièrement aux lignes du Grand Central Belge (369,009 francs) et d'Anvers à Gand (275,067 francs).

Par contre, une progression de recettes a été réalisée en 1895, notamment sur les lignes du Nord Belge (159,045 francs), de la Flandre Occidentale (77,496 francs), de Liége à Maestricht (36,350 francs) et du Liégeois-Limbourgeois (18,392 francs).

Par rapport à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, on trouve :

	Par kilomètre de ligne :	
	Mouvement. — Voyageurs.	Recette. — Francs.
En 1895	15,297	8,498 93
En 1894	14,963	8,724 84
Différences pour 1895.	+ 334	— 225 91

La répartition proportionnelle par classe de voiture s'établit comme ceci :

	Mouvement.		Recette.	
	En 1895.	En 1894.	En 1895.	En 1894.
1re classe.	2.79 °/₀	2.98 °/₀	8.96 °/₀	8.95 °/₀
2e —	11.65 °/₀	11.87 °/₀	22.14 °/₀	22.77 °/₀
3e —	85.56 °/₀	85.15 °/₀	68.90 °/₀	68.28 °/₀
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 29.86 p. c. du produit total de l'exploitation en 1895, et 31.08 p. c. en 1894.

§ 2. BAGAGES.

Le service des bagages a donné les résultats ci-après : XXXVIII.

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1895.	1894.	Différences pour 1895.	1895.	1894.	Différence pour 1895.
Transports	taxés au minimum (colis).	63,510	53,303	+ 10,207	361,002	339,844	+21,158
	— au poids (quintaux).	132,497	131,317	+ 1,180			

Le produit de ces transports entre pour 0.86 p. c. dans la recette générale de l'exploitation en 1895, et pour 0.82 p. c. en 1894.

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

Les résultats des expéditions de petites marchandises peuvent se résumer comme il suit : XXXVIII.

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1895.	1894.	Différences pour 1895.	1895.	1894.	Différence pour 1895.
Envois	taxés au minimum (colis). . .	864,956	905,188	— 40,232	1,965,532	1,893,182	+ 72,350
	— au poids (quintaux). . .	1,105,427	1,110,577	— 5,150			

La recette produite par ce groupe de transports forme 4.66 p. c. de la recette totale en 1895, et 4.55 p. c. en 1894.

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

Le trafic des grosses marchandises a comporté les résultats suivants :

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1895.	1894.	Différences pour 1895.	1895.	1894.	Différence pour 1895.
Expéditions	taxées au minimum (nombre).	138,077	135,179	+ 2,898	24,632,729	24,190,527	+ 442,202
	— au poids . . (tonnes).	16,934,649	16,289,155	+ 645,494			

Par rapport au chiffre correspondant de 1894, la recette provenant des grosses marchandises transportées en 1895 a donc augmenté de 442,202 francs ou de 1.83 p. c.

Il y a eu accroissement de recettes, principalement sur le réseau Grand Central Belge (837,580 francs), puis sur les railways de la Flandre Occidentale (67,085 francs), de Gand-Eecloo-Bruges (16,232 francs), de Chimay (14,961 francs), d'Anvers à Gand (11,188 francs) et de Termonde à Saint-Nicolas (8,408 francs).

Une diminution de recettes a été constatée, par contre, sur les lignes du Nord Belge (352,690 francs), de Malines à Terneuzen (114,403 francs), du Liégeois-Limbourgeois (25,968 francs), de Taviers à Embresin (11,177 francs), de Liége à Maestricht (5,295 francs), de Hasselt à Maeseyck (2,927 francs) et de Gand à Terneuzen (792 francs).

Le produit du trafic des grosses marchandises constitue 58.42 p. c. de la recette générale en 1895, et 58.16 p. c. en 1894.

§ 5. FINANCES.

XXXVIII. Les transports de fonds peuvent se résumer comme il suit :

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1895.	1894.	Différence pour 1895.	1895.	1894.	Différence pour 1895.
Groups.	186,515	191,088	— 4,573	43,882	38,832	+ 5,050

La recette des articles de finances correspond à 0.10 p. c. du produit total de l'exploitation en 1895, et à 0.09 p. c. en 1894.

§ 6. ÉQUIPAGES.

XXXVIII. Les résultats des transports d'équipages sont les suivants :

Annexes à consulter.

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1895.	1894.	Différences pour 1895.	1895.	1894.	Différences pour 1895.
Équipages { transportés à grande vitesse	89	73	+ 16	3,232	2,135	+ 1,097
— à petite —	485	1,308	— 823	4,919	10,144	— 5,225
Ensemble . . .	574	1,381	— 807	8,151	12,279	— 4,128

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.02 p. c. de la recette générale en 1895, et 0.03 p. c. en 1894.

§ 7. CHEVAUX ET BESTIAUX.

Les transports de chevaux et de bestiaux ont donné les résultats ci-après : XXXVIII.

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1895.	1894.	Différences pour 1895.	1895.	1894.	Différences pour 1895.
Transports effectués (1) à grande vitesse	taxés par envoi (expéditions)	1,784	1,652	+ 132	45,441	42,943	+ 2,498
	— par tête (animaux)	10,817	12,176	— 1,359			
à petite vitesse	taxés par envoi (expéditions)	6,505	7,012	— 507	225,632	252,775	— 27,143
	— par tête (animaux)	123,201	146,119	— 22,918			
Ensemble : Transports	taxés par envoi (expéditions)	8,289	8,664	— 375	271,073	295,718	— 24,645
	— par tête (animaux)	134,018	158,295	— 24,277			

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.64 p. c. dans le produit total de l'exploitation en 1895. En 1894, cette proportion était de 0.71 p. c.

§ 8. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés : XXXVIII.

en 1895, à . . . . . fr.	2,293,787
en 1894, à	1,897,050
Augmentation en 1895. . . fr.	396,737

Les produits extraordinaires forment 5.44 p. c. de la recette totale en 1895, et 4.56 p. c. en 1894.

(1) Les transports d'animaux sont taxés *par tête* sur les lignes d'Anvers à Gand, de Gand-Eecloo-Bruges, du Grand Central belge et du Nord Belge. Sur les autres chemins de fer concédés ils sont tarifés *par expédition* ou *par wagon*.

§ 9. RÉCAPITULATION DES RECETTES.

XXXVIII. La comparaison des produits de toute nature peut se résumer comme il suit :

	En 1895.	En 1894.	Différences pr 1895.
Voyageurs . . . . . fr.	12,591,444	12,924,348	— 332,904
Bagages.	361,002	339,844	+ 21,158
Marchandises { petites . . .	1,965,532	1,893,182	+ 72,350
Marchandises { grosses. . .	24,632,729	24,190,527	+ 442,202
Finances	43,882	38,832	+ 5,050
Équipages	8,151	12,279	— 4,128
Chevaux et bestiaux. . . .	271,073	295,718	— 24,645
Ensemble . . . fr.	39,873,813	39,694,730	+ 179,083
Produits extraordinaires . .	2,293,787	1,897,050	+ 396,737
Totaux . . . fr.	42,167,600	41,591,780	+ 575,820

Les recettes totales opérées en 1895 ont ainsi augmenté de 575,820 francs ou de 1.38 p. c., comparativement à celles qui ont été réalisées en 1894.

Par rapport aux recettes encaissées par chacune des Compagnies en 1894, les produits perçus en 1895 présentent les différences ci-après :

	MONTANT TOTAL DES RECETTES.		DIFFÉRENCES POUR 1895.	
	EN 1895.	EN 1894.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Anvers-Gand	1,297,798	1,558,597	— 260,799	— 16.73
Chimay	580,200	571,911	+ 8,289	+ 1.45
Flandre Occidentale	3,277,017	3,126,587	+ 150,430	+ 4.81
Gand-Eecloo-Bruges	781,128	770,487	+ 10,641	+ 1.38
Gand-Terneuzen.	671,038	670,433	+ 605	+ 0.09
Grand Central Belge.	14,543,240	14,116,235	+ 427,005	+ 3.02
Hasselt-Maeseyck	167,627	171,977	— 4,350	— 2.53
Liége-Maestricht.	1,301,199	1,267,659	+ 33,540	+ 2.65
Liégeois-Limbourgeois.	2,653,195	2,659,550	— 6,355	— 0.24
Malines-Terneuzen	1,198,590	1,265,531	— 66,941	— 5.29
Nord Belge.	15,387,004	15,107,506	+ 279,498	+ 1.85
Taviers-Embresin	71,896	82,965	— 11,069	— 13.34
Termonde-Saint-Nicolas	257,668	222,342	+ 15,326	+ 6.89
TOTAUX. . .	42,167,600	41,591,780	+ 575,820	+ 1.38

D'après les chiffres de ce tableau, les produits bruts de l'exploitation, en 1895, ont augmenté principalement sur les lignes du Grand Central Belge

Annexes à consulter.

(427,005 francs), du Nord Belge (279,498 francs), de la Flandre Occidentale (150,430 francs) et de Liége à Maestricht (33,540 francs).

Par contre, ils ont diminué, notamment sur les lignes d'Anvers à Gand (260,799 francs) et de Malines à Terneuzen (86,941 francs).

Proportionnellement, la progression des recettes de toute nature, en 1895, a été la plus forte sur les lignes de Termonde à Saint-Nicolas (6.89 p. c.), de la Flandre Occidentale (4.81 p. c.), et du Grand Central Belge (3.02 p. c.).

Une recette de 100 francs, répartie proportionnellement à l'importance des transports, donne les résultats suivants :

	En 1895.		En 1894.	
Voyageurs	29.86		31.08	
Bagages	0.86		0.82	
Marchandises petites	4.66		4.55	
Marchandises grosses	58.42	100. »	58.16	100. »
Finances	0.10		0.09	
Équipages	0.02		0.03	
Chevaux et bestiaux	0.64		0.71	
Produits extraordinaires	5.44		4.56	

V.

Dépenses d'exploitation.

L'annexe XXXVIII donne la répartition, par Compagnie, des dépenses d'exploitation effectuées en 1895. XXXVIII.

Ces dépenses sont ci-après comparées aux chiffres correspondants de 1894 :

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES.		DIFFÉRENCES POUR 1895.	
	EN 1895.	EN 1894.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. °/o.
Anvers-Gand	805,545	942,171	— 136,626	— 14.50
Chimay	430,786	355,422	+ 75,364	+ 21.20
Flandre Occidentale	1,806,902	1,731,575	+ 75,327	+ 4.35
Gand-Eecloo-Bruges	425,347	418,033	+ 7,314	+ 1.75
Gand-Terneuzen	322,347	334,842	— 12,495	— 3.75
Grand Central Belge	7,140,040	7,042,816	+ 97,224	+ 1.38
Hasselt-Maeseyck	164,480	164,754	— 274	— 0.17
Liège-Maestricht	720,334	698,524	+ 21,810	+ 3.12
Liégeois-Limbourgeois	1,738,992	1,720,273	+ 18,719	+ 1.09
Malines-Terneuzen	652,818	725,875	— 73,057	— 10.06
Nord Belge	5,650,431	5,729,161	— 78,730	— 1.37
Taviers-Embresin	37,689	41,552	— 3,863	— 9.30
Termonde-Saint-Nicolas	158,626	181,986	— 23,360	— 12.83
Totaux	20,054,337	20,086,984	— 32,647	— 0.16

Le décroissement total des dépenses en 1895, par rapport à celles de 1894, est de 32,647 francs ou de 0.16 p. c.

Ainsi que le montre le tableau ci-dessus, des réductions dans les frais de l'exploitation ont été réalisées, principalement sur les lignes d'Anvers à Gand (136,626 francs), du Nord Belge (78,730 francs), de Malines à Terneuzen (73,057 francs) et de Termonde à Saint-Nicolas (23,360 francs).

Par contre, les dépenses ont augmenté, notamment sur les lignes du Grand Central Belge (97,224 francs), de Chimay (75,364 francs) et de la Flandre Occidentale (75,325 francs).

VI.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1895, comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

		En 1895.	En 1894.	Différences pour 1895.
	Longueur kilométrique *moyenne* exploitée .	1,481k.553	1,481k.328	+ 0k.205
XXXVII.	Parcours kilométrique des trains . . .	11,024,891k	11,075,570k	— 50,479k
XXXVIII.	Recettes brutes . . . . . fr.	42,167,600	41,591,780	+ 575,820
	Dépenses d'exploitation	20,054,337	20,086,984	— 32,647
	Recettes nettes . . . . . fr.	22,113,263	21,504,796	+ 608,467
	Rapport proportionnel des dépenses d'exploitation au total général des recettes . . .	47.56 p. %	48.30 p. %	— 0.74 p. %

Rapportés à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, ces résultats donnent par kilomètre de ligne :

	En 1895.	En 1894.	Différences pour 1895.
Recette . . . . fr.	28,462 14	28,077 36	+ 384 78
Dépense	13,536 21	13,560 12	— 23 91
Bénéfice	14,925 93	14,517 24	+ 408 69

Relativement au travail fourni par les trains, ces mêmes résultats donnent par kilomètre de parcours des trains :

	En 1895.	En 1894.	Différences pour 1895.
Recette . . . . . fr.	3.8248	3.7553	+ 0.0695
Dépense	1.8190	1.8136	+ 0.0054
Bénéfice	2.0058	1.9417	+ 0.0641

VII.

Personnel.

XXXIX. L'annexe XXXIX présente la situation numérique, par Compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1895.

Annexes à consulter.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1894 :

	En 1895	En 1894.	Différences pour 1895.
Fonctionnaires et employés de tous grades .	2,692	2,603	+ 89
Agents divers et ouvriers	8,549	8,349	+ 200
Totaux.	11,241	10,952	+ 289

VIII.

Accidents.

L'annexe XL donne le relevé, par Compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1895, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1894, peut se résumer comme il suit : XL.

		NOMBRE DE VICTIMES			
		Tuées.	Blessées.	Contusionnées.	Total.
A. Par le fait du service (collisions et déraillements)	Voyageurs.	»	»	»	»
	Agents des Compagnies	1	»	»	1
Ensemble.	En 1895. . .	1	»	»	1
	En 1894. . .	»	»	»	»
Différences pour 1895. . .		+ 1	»	»	+ 1
B. Par le fait des victimes (imprudence, suicide, etc.)	Voyageurs.	5	»	2	7
	Agents des Compagnies. . . .	11	27	5	43
	Personnes étrangères au service . .	16	8	3	27
Ensemble.	En 1895. .	32	35	10	77
	En 1894. . .	39	50	2	91
Différences pour 1895. . .		— 7	— 15	+ 8	— 14
Totaux . .	En 1895. . .	33	35	10	78
	En 1894. .	39	50	2	91
Différences pour 1895. . .		— 6	— 15	+ 7	— 13

IX.

Contraventions.

Le nombre de contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1895 et 1894, sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1894.	En 1895.
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations	65	50
Entraves apportées à la circulation des trains	33	20
Abandon d'attelages dans les stations ou dans les dépendances des railways	»	1
Plantation d'arbres ou érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer.	24	5
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers. . .	95	64
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'Administration	20	27
Voyageurs ayant pris place dans un train avec une arme chargée ou avec des objets de nature à incommoder les voyageurs	»	2
Voyageurs ayant pris place dans les compartiments ou les voitures dont l'accès leur est interdit, ou ayant fumé dans les voitures non réservées à cet usage	3	»
Fausses déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées	8	10
Contraventions aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés	2	2
Totaux	250	181
Diminution en 1895	69	

X.

Améliorations et Innovations.

Les principales améliorations et innovations réalisées, en 1895, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

Anvers à Gand.

Établissement de voies supplémentaires à la Tête-de-Flandre, Saint-Nicolas, Beirvelde et Gand.

Établissement d'une voie de garage au champ de courses de Mont-Saint-Amand.

Renforcement de la voie principale par la pose de 1,820 traverses supplémentaires.

Amélioration du ballast de la voie.

Établissement de deux chariots transbordeurs aux ateliers de Saint-Nicolas.

Construction d'un puits ordinaire en maçonnerie et pavage de 390 mètres carrés à Saint-Nicolas.

Déplacement de la station de Mille-Pommes : établissement de voies supplémentaires, construction d'un nouveau bâtiment de recettes et d'un aqueduc.

Établissement de signaux, barrières, etc., à la traversée de la ligne vicinale de Saint-Nicolas à Kieldrecht.

Dans la station de Saint-Nicolas : *a*) placement, dans les ateliers, d'une machine à fraiser et d'une machine à affûter les fraises ; *b*) remplacement du générateur de la machine fixe des ateliers par une chaudière de 65 chevaux, du système De Naeyer ; *c*) installation, pour l'éclairage électrique de la station, des bureaux et des ateliers, d'une machine motrice nouvelle de 40 chevaux ; *d*) installation d'un épurateur automatique de 12 mètres cubes d'eau par heure, près du château d'eau des ateliers.

Remplacement, par un châssis en fer, du train en bois, ancien modèle, d'un wagon réservoir d'eau.

Construction de trois wagons à équipage, de 10 tonnes, sur châssis métalliques.

Mise en vigueur, pour le service intérieur de la Société : 1° d'un tarif spécial provisoire d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers ; — 2° d'un tarif spécial applicable aux paquets de journaux à transporter par abonnement.

Adhésion à diverses modifications de tarifs proposées par l'Administration des chemins de fer de l'État, pour les relations mixtes et internationales.

Chimay.

Emploi, sur 3,340 mètres de longueur, de traverses créosotées en hêtre, en renouvellement des billes en chêne de la voie principale.

Améliorations diverses aux maisonnettes de gardes des passages à niveau n°s 7, 28, 33 et 39.

Établissement, à Chimay, d'un château d'eau de 75 mètres cubes pour l'alimentation des machines. Modification des water-closets de cette station ainsi que de la cuisine de la buvette.

Flandre Occidentale.

Renouvellement de 7,300 mètres courants de voies en fer au moyen de rails d'acier de 12 mètres et de 9 mètres de 38 kilos.

Consolidation de certaines parties de voies par la pose de 25,250 plaques intermédiaires d'acier.

Établissement de 1,926 mètres de voies nouvelles de service dans différentes stations.

Installation de signaux supplémentaires dans les stations de Comines, Rumbeke et Lendelede.

Établissement d'un pont à peser à la station d'Ingelmunster.

Construction d'un atelier de menuisiers, pour la réparation du matériel roulant, à Saint-Michel-lez-Bruges.

Construction d'un bâtiment des recettes, avec dépendances, à la station d'Ypres.

Établissement d'un auvent vitré contre le bâtiment des recettes de la station de Poperinghe.

Remplacement de barrières à lisses par des barrières roulantes à sept passages à niveau.

Augmentation de l'effectif du matériel de traction de deux locomotives à voyageurs et de celui des transports d'une voiture de 1re classe, de 5 voitures mixtes (1re et 2e classes), de 7 voitures de 3e classe, toutes à couloir central, et d'un wagon-boxe.

Transformation de 5 voitures de 2e classe à portières en voitures de 3e classe.

Publication d'un nouveau livret réglementaire pour le transport, en service intérieur de la Société, des voyageurs, bagages, marchandises, finances, équipages, etc.

Mise en vigueur de tarifs spéciaux, à prix réduits, applicables aux transports : 1° d'escarbilles entre Courtrai et Wevelghem ; — 2° de cendrées entre Ingelmunster et Iseghem.

Adhésion à toutes les modifications de tarifs adoptées par l'Administration des chemins de fer de l'État.

Création de 14 trains nouveaux.

Gand-Eecloo-Bruges.

Renouvellement de 2,785 mètres courants de voie en rails de fer de 6 mètres, par des rails en acier de 9 et 12 mètres, type État Belge.

Extension des voies de la station de Wondelgem.

Construction, dans la station de Gand-Eecloo, 1° d'une nouvelle prise d'eau pour l'alimentation des locomotives; 2° d'une nouvelle chaufferie.

Placement, dans la station d'Eecloo, d'un pont à peser de 5 mètres de longueur.

Construction d'une nouvelle forge dans les ateliers d'Eecloo.

Construction, dans les ateliers d'Eecloo, de 7 wagons fermés de dix tonnes.

Mise en vigueur d'un nouveau tarif pour le transport, en service intérieur de la Société, des voyageurs et des bagages.

Gand à Terneuzen.

Prolongement de 80 mètres des voies d'évitement, à la station de Terdonck.

Établissement d'une halte au lieu dit « Doornzeele (Bagatelle) », entre Langerbrugge et Terdonck.

Introduction d'un supplément au tarif pour le transport, en service intérieur de la Société, des voyageurs, bagages, marchandises, tapissières, valeurs, œuvres d'art, etc.

Grand Central Belge.

Remplacement de 6,773 rails en fer par des rails en acier.

Construction d'un bâtiment, à usage de magasin et de lampisterie, dans la station de Silenrieux.

Construction d'un bâtiment des recettes et d'une voie d'évitement à la halte de Thy-le-Château.

Établissement d'une nouvelle voie de chargement dans la station de Sichem.

Construction d'une station, pour voyageurs et marchandises, à Mortsel.

Établissement d'un pont à peser les chariots dans la station de Court-Saint-Étienne.

Construction d'une voie en cul-de-sac, à la station de Fleurus.

Mise en service de 14 voitures mixtes de 1re et 2e classes, de 20 voitures de 3e classe et de 2 wagons de 30 tonnes.

Ouverture : 1° d'une halte : *a*) à Bois-Noël, entre Ransart et Lodelinsart, *b*) à Ceroux-Mousty, entre Court-Saint-Étienne et Ottignies, *c*) à Kloosterheyde, entre Lierre et Berlaer, au service des voyageurs; — 2° d'une station à Mortsel, au service des voyageurs, des bagages et des marchandises au tarif n° 3.

Organisation du contrôle des billets de voyageurs à l'entrée des gares, et du récolement de ces billets à la sortie de toutes les stations et haltes du réseau, sauf celles des embranchements de la 3e section.

Création de tarifs exceptionnels ou spéciaux pour le transport des marchandises suivantes : 1° houille, coke et briquettes de charbon, des stations du Grand Central Belge vers celles du chemin de fer Nord-Est suisse, y compris les lignes du Botzberg, de la vallée de la Sihl, de la vallée de la Toss et de l'Union Suisse; — 2° charbon de terre, d'Anvers vers Maestricht; — 3° houille, coke et briquettes de houille, des charbonnages belges vers Aix-la-Chapelle et des gares néerlandaises du réseau Grand Central Belge; — 4° déchets de coton importés d'Angleterre et cotons bruts provenant de Liverpool, en destination de différentes localités allemandes; — 5° tissus de coton, de M.-Gladbach à Anvers, en destination de l'Angleterre; — 6° cotons bruts originaires des Indes, expédiés d'Anvers vers différentes localités allemandes; — 7° pâtes de bois, d'Anvers vers Meersen; — 8° bois de construction et de charronnage non façonnés, d'Anvers à Ruremonde; — 9° pièces de machines, d'Anvers vers différentes loca-

lités allemandes; — 10° crapauds, de Steele à Anvers; — 11° éclisses, pièces de pont et traverses métalliques, de Borstel vers Anvers, en destination de la Roumanie et de la Turquie; — 12° rails et accessoires de rails, de Dorstfeld à Anvers, en destination du Brésil et de l'Australie; — 13° chaux en vrac, de Berzée vers Anor (station); — 14° nitrate de soude, d'Anvers à Charleroy; — 15° cristaux de soude, de Borgerhout à destination de Maestricht, Simpelveld, Weert et Ruremonde; — 16° scories Thomas, de Couillet et de Marchienne-au-Pont à destination de diverses localités allemandes; — 17° engrais naturels et artificiels, d'Anvers vers Ruremonde, Haelen, Baexem et Weert; — 18° minerais de fer, de Vireux vers Berzée (usine de Thy-le-Château), La Sambre, Marchienne-au-Pont, Marcinelle, Couillet, Châtelineau-Châtelet et Acoz (Fourneaux); — 19° minerais de fer, de Sichem à Couillet; — 20° minerais de fer, de Sichem, Bouwel, Herenthals, Oolen et Gheel à destination d'Oberhausen; — 21° minerais de fer de Norderwyck-Morckhoven, Westmeerbeek et Sichem vers Marchienne-au-Pont; — 22° minerais de fer de Norderwyck-Morckhoven et Westmeerbeek vers Châtelineau-Châtelet et Couillet; — 23° papier coloré, de M.-Gladbach vers Anvers, en destination de l'Angleterre.

Introduction de suppléments à divers tarifs de transport pour les voyageurs, les bagages, les animaux, les véhicules de chemin de fer, les tapissières, les combustibles, les minerais et les pyrites de fer, etc., en services intérieur, mixtes et internationaux.

Prorogation du délai d'application de réductions de tarifs en faveur des transports suivants: 1° fruits frais et paniers neufs vides destinés à l'emballage des fruits frais; — 2° cotons bruts importés directement des Indes et de l'Amérique; — 3° rails et accessoires de rails; — 4° twists anglais et tissus de coton; — 5° crapauds; — 6° pièces de machines; — 7° minerais de cobalt et chromates de fer; — 8° engrais et matières premières pour la fabrication des engrais; — 9° china-clay, terres et pierres à faïences, silex moulu, charbon anglais, planches, etc.

Hasselt à Maeseyck.

Mise en œuvre de 516 rails en acier, de 9 mètres, en remplacement de vieux rails en fer, de 6 mètres.

Remplacement de 1,964 billes en sapin et en chêne par de nouvelles billes en chêne.

Création, en service intérieur de la Société, de coupons de voyageurs aller-retour, avec réduction de 20 p. c. sur les prix normaux.

Application, en services intérieur et mixtes, des différentes réductions de tarifs adoptées par l'administration des chemins de fer de l'État.

Adhésion au déclassement de certaines marchandises.

Liége à Maestricht.

Mise en œuvre de 188 rails en acier neufs, de 9 mètres, en remplacement de rails en fer, de 6 mètres.

Remplacement de 3,882 billes en chêne par des traverses neuves de même essence, mais de plus fortes dimensions.

Consolidation, par un mur de soutènement en moëllons, d'une section de talus schisteux, près de l'arrêt de Sarolay.

Substitution de 9 barrières basculantes à mouvement simultané à 9 barrières à lisses ordinaires, aux passages à niveau 7, 9, 10, 13, 15, 26 et 28, ces deux derniers en Hollande, et aux points d'arrêt de Trou-Louette et Château de Cheratte.

Mise en œuvre *a*) à la station de Visé, d'un croisement et d'un changement de voie en acier neuf; *b*) à la station de Gronweld, de deux croisements et d'un changement de voie en acier neuf.

Agrandissement du magasin de la douane à la station de Visé, par suite de l'application des droits d'entrée sur les beurres.

Agrandissement de la maisonnette n° 12, à Wandre.

Modifications à l'intérieur du bâtiment des recettes de Cheratte pour améliorer le bureau, la salle d'attente, la salle des Pas-Perdus et le logement du chef de station.

Modifications à l'intérieur du magasin aux marchandises de la station de Jupille pour améliorer le dit magasin et le local affecté au dépôt des bagages et des petits colis.

Établissement, à la station de Visé, d'un nouveau pont à peser de la force de 30 tonnes, système Carton.

Installation d'un signal à distance couvrant le passage à niveau n° 4 de la rue de Visé, sous la commune de Bressoux.

Établissement d'une aubette en bois pour le garde-barrières du passage à niveau n° 37, à Maestricht.

Établissement d'une aubette en bois, servant de poste d'observation au sous-chef de station, à la gare particulière L. M., à Maestricht.

Établissement, à l'arrêt de Cornillon, d'une traversée de voies pour le passage du tramway Est-Ouest et, par suite, allongement des barrières roulantes du dit passage à niveau de Cornillon.

Acquisition de 2 wagons à bestiaux (type E. B.), de 25 chaufferettes (id.), de 15 bâches et de 10 paires de roues avec centre en fer.

Réfection de 30 wagons à charbon.

Remplacement des bandages à 9 paires de roues aux machines, à 4 paires de roues aux tenders et à 8 paires de roues aux voitures et tenders ; en tout renouvellement de 42 bandages en acier Bessemer.

Peinture des machines, voitures et fourgeons, et suppression des cloisons aux voitures de 3e classe.

Renouvellement de tous les coussinets des bielles motrices et d'accouplement des machines tramways.

Remplacement des boîtes à graisse, boisseaux de buttoirs et consoles de caisse en fonte par des organes en acier coulé.

Mise en vigueur : 1° d'un nouveau tarif spécial n° 13 pour l'envoi, par 50 et 100 tonnes, des charbons (poussier maigre et menu graineux maigre) destinés à la consommation des fours à zinc ou à plomb, des fours à chaux et des briqueteries ; — 2° d'un tarif spécial n° XIX pour le transport, par 50 tonnes, des charbons, cokes et briquettes à destination des Pays-Bas ; — 3° d'un tarif exceptionnel provisoire pour les expéditions de céréales au départ de certaines stations néerlandaises.

Prorogation du tarif exceptionnel provisoire n° 31*bis* pour les transports de houille, coke et briquettes de charbon, par 50 tonnes, à l'intérieur de la Belgique.

Mise en vigueur d'un nouveau règlement pour le transport des produits explosifs.

Application de réductions de prix de transport en faveur : 1° des minerais et pyrites de fer, résidus de pyrites, scories, etc., destinés aux établissements métallurgiques belges ; — 2° des cokes destinés aux hauts-fourneaux du Luxembourg belge, et des fontes brutes provenant de ces hauts-fourneaux.

Liégeois-Limbourgeois.

Construction de latrines et urinoirs et établissement d'une conduite d'eau à la station de Liége-Vivegnis.

Modification au bâtiment des recettes de la susdite station.

Rétablissement du magasin en bois, à la station de Milmort.

Construction d'un magasin à marchandises en briques, et de locaux pour facteurs et ouvriers, à la station de Liers.

Construction d'une aubette, à la station de Tongres, pour les visiteurs du service de la traction.

Modification au magasin de la douane, à Achel, pour le dépôt de margarine.

Établissement d'une conduite d'eau potable à la station d'Ans.

Construction d'un puits, à la loge n° 33 de la sous-section de Tongres-Bilsen.

Extension des voies de la gare de Liers. (Travail commencé en 1894.)

Rachat de 459 mètres courants de la voie du raccordement des forts de la Meuse, pour le prolongement de la voie de manœuvre en cul-de-sac de la station de Liers.

Construction de 334 mètres de voie en cul-de-sac à Ans. L. L.

Construction de 198 mètres de voie en cul-de-sac à Achel.

Renouvellement de 12,850 mètres courants de voie au moyen de billes en chêne et en sapin de plus fortes dimensions.

Renouvellement de 1,856 mètres de voie au moyen de rails en acier de 38 kilos au mètre courant, en remplacement de rails en fer.

Enclanchement des excentriques et des signaux à distance de Liége-Vivegnis du côté de la gare du Palais.

Modification aux enclanchements des excentriques et sémaphores de Liers, du côté de Rocour.

Établissement d'un sémaphore et enclanchement de l'excentrique de la voie de sûreté à la gare du Plateau (Ans L. L.)

Remplacement des barrières de certains passages à niveau.

Mise en vigueur d'un nouveau tarif commun pour le transport en transit par les lignes de la Société, des voyageurs et des bagages entre des stations du réseau du Grand Central Belge et du railway de Hasselt à Maeseyck.

Malines à Terneuzen.

Construction d'une liaison de voies à Bornhem (41 mètres).

Construction d'aqueducs dans la gare de Saint-Nicolas.

Agrandissement des loges de garde n°s 9, 41, 48 et 49.

Installation d'horloges électriques à la station de Puers.

Reconstruction, sur de nouveaux plans, des estacades du pont de Tamise.

Installation de signaux à la station de Saint-Nicolas, pour protéger la traversée du chemin de fer vicinal de Saint-Nicolas-Kieldrecht.

Construction de 242 mètres de voies de garage à la station de Saint-Nicolas.

Raccordement des voies des grues à Terneuzen (40 mètres).

Acquisition de 2 wagons tubulaires de 30 tonnes.

Introduction de suppléments aux tarifs et conditions règlementaires applicables, en service intérieur de la Société : 1° aux transports de voyageurs et de bagages; — 2° aux expéditions de marchandises, tapissières, etc.

Nord Belge.

Établissement d'une relation téléphonique entre la gare aux marchandises et la halte de transbordement de Kinkempois.

Placement d'extincteurs portatifs, système Dick's, dans les gares de Kinkempois (Marchandises-Halle), Seraing, Lobbes, Jemeppe, Quévy, Statte, Yvoir, Hastière et à l'Inspection générale.

Installation, aux gares de Kinkempois, Saint-Martin et Namur, d'une boîte de secours très complète et d'un brancard militaire, destinés à être emportés par les wagons de secours en cas d'accident sur la ligne.

Placement de sonneries de contrôle à proximité des traverses de voies éloignées des leviers du disque à distance, afin que les agents puissent s'assurer, avant de faire les manœuvres, que les disques sont à l'arrêt.

Placement, à différents passages à niveau de la banlieue de Liége, de sonneries ou d'appareils répétiteurs de sémaphores avertissant le garde-barrière de l'arrivée des trains.

Établissement du contrôle électrique des signaux et aiguilles manœuvrées de la cabine Saxby n° 2 de Dinant.

Installation du chauffage au gaz dans différents bureaux de l'Inspection générale.

Installation d'un contrôle électrique au réservoir d'eau de la ville de Dinant.

Établissement d'une usine électrique et hydraulique à Erquelinnes, pour l'éclairage électrique des gares de Jeumont et Erquelinnes et l'alimentation d'eau de cette dernière gare.

Installation du block-system entre Erquelinnes et Jeumont.

Enclanchement entre la petite aile du sémaphore du poste n° 1 d'Erquelinnes et le signal d'arrêt commandant l'entrée de la gare vers Jeumont, de manière à empêcher de débloquer la section avant que le signal d'arrêt ait été mis à voie libre, pour laisser passer un train annoncé, puis fermé pour couvrir ce train.

Établissement d'un téléphone *a*) entre l'usine électrique et le bureau du sous-chef de station à Erquelinnes, *b*) entre la gare de Thuin et la cabine de la bifurcation de Thuin.

Installation d'une sonnerie d'annonce au passage à niveau n° 83 de Liége à Givet.

Remplacement des barrières roulantes en bois de 6 mètres d'ouverture, par des barrières roulantes en fer, type économique de 6m.10 d'ouverture, au passage à niveau n° 99 de la ligne précitée.

Agrandissement du bureau de la petite vitesse de la station de Liége-Longdoz.

Allongement de la voie desservant le magasin des denrées à Kinkempois.

Installation de salles de bain dans l'annexe de l'atelier de montage et d'un bureau pour le contremaître de l'atelier des voitures, à Kinkempois.

Allongement des quais à voyageurs de la station de Seraing.

Amélioration du système de protection et remplacement des appareils de traversée des voies principales par la voie de raccordement de la Société des Artistes, à Flémalle-Grande.

Établissement d'une jonction entre la voie de débord et le premier garage de droite, à Ampsin.

Établissement d'un abri pour voyageurs sur le quai central de la gare de Statte.

Modification de la distribution des locaux du bâtiment des voyageurs et agrandissement du bureau de la petite vitesse à Andenne.

Établissement d'une voie de terrassement à Jambes.

Agrandissement de la gare de Dinant, en vue de la réception des trains de la ligne de Tamines à Rochefort.

Substitution d'un carrelage céramique au plancher de la salle de visite de la douane, à Quévy.

Remplacement de barrières à lisses par des barrières roulantes en fer.

Confection de 4 chasse-neige pour machines de 180 unités.

Application d'abris avec écrans aux 7 machines pour fortes rampes.

Installation d'une usine centrale d'électricité, à Erquelinnes.

Allongement de la voie de ceinture et pose d'un nouveau garage à la Buissière.

Établissement d'un abri sur le quai central à Thuin et Solre-sur-Sambre.

Acquisition de terrains pour l'établissement d'une voie de décharge, à Lobbes.

Établissement de conduites et prises d'eau pour protéger les bâtiments contre l'incendie, à Saint-Martin.

Installation de réfectoires dans les anciens bâtiments du matériel des voies et de lavabos sous les estrades à combustibles, à Saint-Martin.

Remplacement des barrières à lisses par des barrières roulantes en fer à certains passages à niveau.

Remplacement, par 16 wagons plats de 15 tonnes et à 3 paires de roues, de 2 wagons à houille de 6 tonnes et de 14 wagons plats.

Remplacement, par 12 wagons fermés, d'un wagon à houille de 6 tonnes, de 7 wagons à minerais de 6 tonnes, de 2 wagons fermés de 10 tonnes et de 2 fourgons à marchandises de 12 tonnes (reconstruits en augmentation d'effectifs).

Remplacement, par 44 wagons à houille, à panneaux mobiles, de 8 wagons à minerais, de 6 tonnes, et de 36 wagons à minerais de 10 tonnes.

Reconstruction de la caisse de 15 fourgons à marchandises, d'après un nouveau type.

Réduction de 50 p. c. sur les prix des billets délivrés aux personnes indigentes appelées au chevet d'un membre de leur famille en traitement dans un hôpital militaire.

Distribution de cartes d'abonnement de 15 jours, valables sur tout le réseau de l'État et les lignes Nord belges.

Réglementation du transport par chemin de fer des viandes de boucherie, issues, etc.

Adoption d'un nouveau mode de taxation des produits explosifs.

Mise en vigueur d'un tarif direct pour le transport des marchandises, viâ Anvers, vers les ports du Chili et du Pérou par les steamers de la Deutsche Dampfschiffahrt Gesellschaft « Kosmos ».

Publication de nouvelles conditions réglementaires pour le transport en service mixte des marchandises, etc.

Revision du tarif conditionnel n° 9 Nord-belge applicable aux produits des charbonnages, usines et exploitations belges, expédiés vers tous les points du pays.

Reprise des relations directes avec les stations russes.

Établissement d'un service de camionnage à Jambe.

Création : 1° d'un train express de Mons à Paris, avec arrêt à Frameries ; — 2° d'un nouveau train-tramway entre Charleroy et Erquelinnes ; — 3° d'un nouveau train de voyageurs entre Charleroy et Lobbes et retour ; — 4° d'un nouveau train, le dimanche, entre Huy et Liége-Longdoz, en correspondance avec celui arrivant de Namur à Huy à 10 h. 30 du soir.

Prolongement jusqu'à Huy, du train-tramway quittant Liége-Guillemins, le dimanche, à 9 h. 18 du soir.

Arrêt supplémentaire d'un train à Hourpes.

Admission des ouvriers abonnés, à tous les trains-omnibus et trains-tramways.

Taviers à Embresin.

Réfection des voies du plateau de la gare de dépôt d'Embresin.

Acquisition et mise en usage d'une nouvelle locomotive à deux essieux, de 12 tonnes en ordre de marche.

Termonde à Saint-Nicolas.

Transformation de deux wagons à haussettes en wagons spéciaux pour le transport du pétrole.

Construction d'une guérite au passage à niveau de Grembergen.

Travaux d'amélioration aux bâtiments des recettes de Saint-Nicolas (Ouest), Waesmunster et Moerzeke.

Clôture de la voie depuis Saint-Nicolas jusqu'à la station de Waesmunster au moyen de piquets et de fils en ronce artificielle.

Extension et développement du service du camionnage à la station de Saint-Nicolas (Ouest), en vue d'accélérer la remise à domicile.

Organisation des mesures de sécurité pour le passage sur le pont de la Durme à Hamme.

Convention concernant les prestations militaires en cas d'événements graves et exceptionnels.

Extension et amélioration de l'éclairage extérieur de toutes les gares.

Création d'une caisse d'épargne entre le personnel de la ligne.

Amélioration dans l'éclairage des trains.

Construction d'un pont en bois pour le déchargement du bétail dans la gare de Waesmunster.

Distribution de boissons rafraîchissantes au personnel ouvrier.

Création d'une caisse d'épargne entre le personnel de la Société.

Déclassement de diverses marchandises en services mixtes et internationaux.

Extension et développement du service du camionnage à la station de Saint-Nicolas (Ouest), en vue d'accélérer la remise à domicile des marchandises.

Amélioration de l'éclairage des trains de voyageurs.

ANNEXES
DE LA PARTIE A.

ACTIF. N° I. — *Bilan. — Situation générale depu*

			SOMMES TOTALES.
Capital utile de premier établissement (annexes II et XI).	Capitaux appliqués à la construction et au rachat des lignes, des bâtiments, ateliers, matériel fixe, etc., etc., ainsi qu'aux travaux de parachèvement.	1,114,578,977 13	
	Acquisition du matériel de traction et de transport pour l'ensemble du réseau. 231,407,178 18		1,413,057,543 5
	Coût du matériel racheté aux compagnies. 67,071,388 24	298,478,566 42	
Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation (1).			11,090,438 7
Approvisionnements en dépôt (2)			22,851,865 5
Intérêts	des recettes nettes de l'exploitation.	28,580,086 70	146,510,118 21
	des soldes annuels accumulés	117,930,031 51	
Recettes brutes de l'exploitation		3,617,977,409 92	
Produits divers encaissés par l'Administration des Domaines pour le compte du chemin de fer.		5,091,072 89	3,623,068,482 81
	Ensemble. . . . . fr.		5,216,578,448 87

(1) *Voir* annexe VI.
(2) — — XXVII.

origine jusque fin 1895. PASSIF.

			SOMMES TOTALES.
Dotation pour amortissement dont le Trésor a disposé			81,402,793 22
Reste à amortir (tableau II)			1,331,654,750 33
Capital utile, base des charges, déduction faite de l'amortissement indirect (*voir* annexe II)		fr	1,413,057,543 55
Intérêts et amortissement (1)	1,240,439,745 26		
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes (1)	183,873,839 01		
Redevance ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière (1)	11,085,738 83		1,437,058,859 67
Sommes liquidées, en exécution d'un arrêt en date du 26 avril 1883, au profit des compagnies concessionnaires, pour transports en service ayant transité par leurs lignes avant 1883 (1)	1,659,518 57		
Intérêts des avances faites par le Trésor, pour le renouvellement de rails	513,125 87		
Intérêts bonifiés au Trésor pour liquidations mensuelles des parts de recettes, et trimestrielles pour les redevances	1,978,438 82		2,491,564 69
Dépenses d'exploitation (annexe VI)			2,117,881,423 25
Pensions servies depuis l'origine de l'exploitation aux anciens fonctionnaires et employés du chemin de fer et qui sont imputées sur le budget de la Dette publique (2)			8,083,146 »
		Total du passif	fr. 4,978,554,517 16
Pour balance. — Parachèvement sur compte d'exploitation	11,090,438 79		
Renouvellement des approvisionnements liquidés à charge du budget annuel	22,851,865 51	94,005,378 19	
Soldes actifs accumulés (2) — en caisse, fin 1895	60,063,073 89		238,023,931 71
Soldes actifs accumulés (2) — intérêts en compte courant (3)	144,018,553 52		
		Ensemble	fr. 5,216,578,448 87

Voir annexe VIIbis.
— — VII.
(Actif) 146,510,118 21 — (Passif) 2,491,564 69 = 144,018,553 52.

ACTIF. **N° II. — *Compte de premier établissement, lign***

			COUT des LIGNES EXPLOITÉE et de celles en voie de construction.
A. Capital de premier établissement et parachèvement des lignes construites directement par l'État :			
a) Lignes en exploitation . . . . . .fr.	370,473,271 58		
b) — en construction (*voir* p. 13)	6,366,436 18	383,005,186 84	
c) Aliénations d'immeubles, subsides, etc. (*voir* passif).	6,165,479 08		
B. Capital de premier établissement des lignes construites à forfait, y compris leur parachèvement :			548,655,073 3
a) Lignes en exploitation . . . . . .fr.	156,009,124 10	165,649,886 47	
b) Parachèvement y relatif	9,640,762 37		
C. Capital correspondant aux lignes rachetées (1) :			
a) Prix des lignes rachetées . . . . . .fr.	435,138,677 16		
b) Parachèvement y effectué par l'État.	63,316,784 78		498,455,461 9
D. Dépenses de parachèvement, spéciales aux lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts de recettes.			9,766,309 7
E. Intérêts intercalaires des capitaux . . . Lignes en exploitation . . . .fr.	18,627,170 94		
— en construction	552,188 34		19,179,359 28
F. Sommes appliquées aux dépendances des stations de tout le réseau : excentriques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, machines et outillage des ateliers, pavage, éclairage électrique et au gaz, etc.			40,689,728 33
G. Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes, personnel, mobilier et frais de bureau			10,917,148 15
H. Acquisition de matériel pour l'ensemble du réseau exploité . . . . . .fr.	231,407,178 18		
I. repris aux compagnies.	67,071,388 24		298,478,566 42
Total du capital de *premier établissement* (2) . . . . .fr.			1,426,141,647 15

(1) Y compris 12,500,000 francs, restant dus pour le rachat de la ligne d'Anvers à la frontière hollandaise.
(2) *Voir* détails, annexe XI.

xploitées et lignes en construction au 31 décembre 1895. PASSIF.

			CAPITAUX AMORTIS ET A AMORTIR.
Dotation pour l'amortissement du capital utile.	à 4 p. °/₀ jusqu'au 31 décembre 1886 (1). . . . . fr.	43,640,992 21	
	à 3 ½ p. °/₀ des capitaux unifiés fin 1886, soit à partir de 1887 (2)	36,604,355 73	81,402,793 22
	à 3 ½ p. °/₀ des capitaux correspondant aux lignes, travaux, etc., livrés à l'exploitation depuis 1887	1,157,445 28	
Amortissement indirect.	Aliénations d'immeubles (3) . . . . . fr.	3,846,024 60	
	Participation des villes dans divers travaux (3).	391,181 88	
	Cession gratuite de la ligne de Landen à Saint-Trond (3) .	1,361,892 99	
	Travaux abandonnés. Anvers à Tilbourg	278,449 14	
	Travaux abandonnés. Wavre à Jodoigne	78,521 10	(4) 6,165,479 08
	Cession de bâtiments à l'administration des télégraphes.	209,409 37	
	Ensemble des amortissements . . . . . fr.		87,568,272 30
este à amortir.	Lignes en exploitation (5)		1,331,654,750 33
	Lignes en construction. Capital (*v.* p. 13).	6,366,436 18	6,918,624 52
	Lignes en construction. Intérêts intercalaires	552,188 34	
	Total égal à l'actif . . fr.		1,426,141,647 15

nnexe n° 1 du Compte rendu de 1886 et n° VII de 1887.
nnexe VIII du Compte rendu de 1887.
nnexes III de 1895 et X de 1894.
ette somme est déduite, page 1, pour établir le capital utile servant de base aux charges d'intérêt et d'amortissement.
n y ajoutant fr. 81,402,793-22 d'amortissement, on obtient fr. 1,415,057,543-55, montant du capital utile.

DOIT. N° III. — COMPTE

Dépenses budgétaires.	Services communs. . . . . fr.		1,495,925 91	
	Voies et travaux : entretien, surveillance, etc.		20,621,083 »	
	Voies et travaux : construction de lignes et travaux		103,010 »	
	Traction et matériel		42,243,941 »	
	Exploitation.		24,246,979 »	
	Perception et contrôle des recettes et des matières.		2,091,094 »	90,436,312 1
Crédits supplémentaires rattachés au Budget de l'exercice 1895	pour l'exercice 1894 . . . . . fr.	159,078 89	228,719 43	
	pour exercices clos ou périmés.	69,640 54		
			91,030,752 34	
Dont à déduire :				
1° Différence entre l'évaluation des dépenses d'exploitation portée au bilan de 1894, et le montant des dépenses effectives 86,537,469 39 — 86,046,039 23 = 491,430 16			— 594,440 16	
2° Étude et surveillance de travaux de construction de lignes etc., somme reportée au capital.		103,010 »		
Balance : recettes nettes de l'exploitation (1) . . . . . fr.				64,031,038 3
			Fr.	154,467,350 5

(1) Pour les années antérieures, *voir* annexe VI.

N° IV. — COMPTE FINANCIER. —

Charges des capitaux engagés dans le réseau exploité.	Dette unifiée au 31 décembre 1886.	Capital réglé	Intérêts. . fr.	40,993,503 62	
			Amortissemt.	4,613,926 06	46,067,565 26
		Capital dû pour la ligne d'Anvers à la frontière.	Intérêts. . .	425,272 91	
			Amortissemt.	34,862 67	
	Capital dépensé depuis 1887 . .		Intérêts. . .	4,817,468 04	5,078,512 35
			Amortissemt.	261,044 31	
					51,146,077 61
Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes.				5,083,513 98	
Loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale.				219,600 »	5,303,113 98
Intérêts du loyer et des parts de recettes liquidées par le Trésor, soit, eu égard au temps				47,363 »	
Intérêts du chef d'avances faites pour faciliter l'approvisionnement des rails . . .				17,500 »	64,863 »
Pensions servies aux anciens fonctionnaires et employés du chemin de fer . . . . . fr.					615,012 »
Solde pour balance. . .	Encaisse de l'exploitation (1)			60,063,073 89	
	Intérêts en compte courant (2)			144,018,553 52	204,081,627 41
				Fr.	261,210,694 »

(1) *Voir* pages 3 et 4.
(2) *Voir* pages 5 et 7 (actif : 146,510,118,21 ; passif : 2,491,564.69.)

'EXPLOITATION. — *Exercice* 1895. AVOIR.

Recettes de exploitation.	Voyageurs . . . . . .fr.	50,411,389 43	154,400,287 37
	Tickets d'entrée dans les stations	171,233 90	
	Bagages	1,635,394 68	
	Petites marchandises.		
	Grosses marchandises		
	Finances	98,205,705 35	
	Équipages		
	Chevaux et bestiaux		
	Produits extraordinaires	3,976,564 01	
Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente d'herbages, d'objets trouvés, etc. .			67,063 14
		Fr.	154,467,350 51

Exercice 1895. — *Charges et ressources.*

Solde au 31 décembre 1894 . . .	De l'encaisse de l'exploitation . . . . . .fr.	53,096,239 15	(1) 189,439,492 96
	Des intérêts en compte courant	136,343,253 81	
Intérêts à 3 ½ p. % des soldes accumulés.		6,630,382 25	
Recettes nettes de l'exploitation de l'exercice 1895		64,031,038 33	71,771,201 04
Intérêts de ces recettes nettes $\left(\frac{3\,1/2\text{ p. }\%}{2}\right)$		1,109,780 46	
		Fr.	261,210,694 »

(1) Si du solde ci-contre fr. 204,081,627.41 l'on déduit le solde au 31 décembre 1894, soit fr. 189,439,492.36, l'on constate que la balance e pour 1895 (page 7) est de fr. 14,642,134.45.

N° V. — *Comptes généraux annuels de l'exploitation, d'après les résultats des tableaux n^os^* IV, VII *et* VII^bis^.

	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.
Recettes brutes	141,251,819 07	142,816,555 82	140,026,319 80	145,609,996 07	152,974,889 18	154,467,350 51
Intérêts des soldes actifs accumulés (*a*)	4,516,867 62	4,836,354 12	5,192,921 89	5,502,415 17	6,026,901 14	6,630,382 25
Intérêts de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation (*a*)	992,980 04	1,016,916 09	998,140 94	1,110,956 75	1,152,833 68	1,109,780 46
Ressources totales	146,755,666 73	148,669,826 03	146,217,412 63	152,223,367 99	160,154,624 »	162,207,513 22
Dépenses d'exploitation	84,045,523 46	84,224,514 76	82,480,428 76	81,593,514 69	86,537,469 39	90,436,312 18
Charges des capitaux — Intérêts à 3 1/2 p. %	43,810,072 02	44,387,186 83	44,975,614 71	45,232,401 51	45,736,040 23	46,236,244 57
Charges des capitaux — Amortissement progressif	3,995,658 65	4,169,474 16	4,350,783 21	4,523,675 48	4,713,360 41	4,909,833 04
Parts de recettes et redevance fixe versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes	5,076,115 53	5,153,667 91	4,995,228 91	5,289,256 27	5,299,397 30	5,303,113 98
Intérêts de parts des recettes et de redevance (*a*)	46,603 51	47,282 09	45,895 75	48,468 49	47,330 48	47,363 »
Intérêts des avances faites par le Trésor pour faciliter l'approvisionn. des rails (*a*)	17,500 »	17,500 »	17,500 »	17,500 »	17,500 »	17,500 »
Annuités de pensions	464,579 »	482,550 »	509,296 »	533,238 »	561,209 »	615,012 »
Dépenses totales	137,456,052 17	138,482,175 75	137,374,747 34	137,238,054 44	142,912,306 81	147,565,378 77
Solde — Insuffisance	»	»	»	»	»	»
Solde — Excédent	9,299,614 56	10,187,650 28	8,842,665 29	14,985,313 55	17,242,317 19	14,642,134 45

Situation non compris les intérêts fictifs en compte courant repris sous les litteras (*a*).

Solde — Insuffisance	»	»	»	»	»	»
Solde — Excédent	3,859,870 41	4,399,162 16	2,714,998 21	8,437,910 12	10,127,412 85	6,966,834 74

N° VI. — COEFFICIENTS D'EXPLOITATION, *basés sur les recettes et les dépenses de l'exploitation.*

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	RECETTES BRUTES.		RECETTES nettes DISPONIBLES pour intérêts et amortissement des capitaux	DÉPENSES.			Coefficients des frais d'exploitation.
		RECETTES des transports et produits extraordinaires.	RECETTES diverses encaissées par les domaines (1).		DÉPENSES budgétaires	A DÉDUIRE frais de parachèvement	RESTE dépenses d'exploitation proprement dites.	
1835	13.5	268,997 50	365 »	100,515 06	168.847 44	»	168,847 44	62 68
1836	35.7	825,132 85	461 16	394,458 34	431,135 67	»	431,135 67	52 22
1837	90.8	1,416,982 94	892 24	227,886 46	1,189,988 72	»	1,189,988 72	83 91
1838	202.6	3,097,833 40	434 26	329,651 02	2,768,616 64	»	2,768,616 64	88 69
1839	273.3	4,249,825 04	33,061 82	1,199,892 63	3,082,994 23	»	3,082,994 23	71 89
1840	324.7	5,335,167 05	20,779 33	2,277,952 30	3,077,994 08	»	3,077,994 08	57 47
1841	340.5	6,226,333 66	55,475 43	1,812,421 14	4,469,387 95	»	4,469,387 95	71 15
1842	398 5	7,458,774 29	43,088 20	3,022,388 18	4,479,474 31	»	4,479,474 31	59 71
1843	485.5	8,994,439 33	34,382 54	3,634,967 35	5,393,854 52	»	5,393,854 52	59 73
1844	559.8	11,226,310 87	21,149 88	5,270,433 72	5,977,027 03	»	5,977,027 03	53 14
1845	559.8	12,401,750 22	19,099 99	6,114,565 06	6,306,285 15	»	6,306,285 15	50 07
1846	559.8	13.572,573 03	26,998 19	6,446,292 44	7,153,278 78	83,328 »	7,069,950 78	52 14
1847	569.6	14,696,735 62	79,652 48	5,274,902 68	9,501,485 42	435,008 50	7,066,476 92	61 36
1848	594.9	12,227,775 61	75,050 68	3,445,313 82	8,857,512 47	254,334 »	8,603,178 47	69 9
1849	624.6	13,241,431 78	50,096 75	5,127,421 80	8,164,106 73	179,352 »	7,984,754 73	60 07
1850	624.6	15.059,346 48	47,250 06	5,911,729 15	9,194,867 39	149,634 »	9.045,233 39	59 88
1851	624.6	16,288,464 87	49,826 62	7,729,368 55	8,608,922 94	236,947 20	8,371,975 74	51 24
1852	624.6	17,337,238 69	70.829 46	8,912,750 97	8,495.317 18	239,596 »	8,255,721 18	47 42
1853	631.4	19,678,228 90	67,683 16	9,732,551 98	10.013,360 03	230,029 80	9.783.330 28	49 55
1854	636.6	22,167,739 23	80,835 29	11,456,176 03	11,292,448 49	260,480 »	11,031,968 49	48 50
1855	652.4	24,510,116 74	113,826 37	11.565,686 41	13,058,256 70	330.097 50	12,728,159 20	51 69
1856	713.1	24,578,540 38	126,548 44	10,086,800 15	14,638,288 67	311,921 »	14,326,367 67	57 99
1857	744.6	25,507.617 32	91,327 42	11,078,085 95	14,520,858 79	583,564 60	13,937,294 19	54 44
1858	745.7	27,277.926 01	102,880 30	12,418,834 37	14,961,971 94	409.445 »	14,552,526 94	53 15
1859	745.7	28,080,999 70	96,569 40	13,671,799 97	14,505,769 13	424,057 »	14,081,712 13	49 97
1860	747,2	29,601,994 38	83,925 17	15,413,295 05	14,272,624 50	179,095 »	14,093,529 50	47 48
1861	748.6	33,651,264 63	81,927 03	18.369,295 85	15,363,895 81	225.730 »	15,138.165 81	44 88
1862	748.6	32,548,265 76	113,455 61	17,453,165 01	15,208,556 36	283.393 58	14,925,162 78	45 70
1863	748.6	33,868,435 59	107,978 72	18,193.450 61	15,782,963 70	156.319 55	15,626,644 15	45 59
1864	748.6	36,099,002 58	230,914 32	18,957,800 75	17,372,116 15	88.065 90	17,284,050 25	47 58
1865	749.2	38,318,780 18	104,866 80	18,662,361 44	19,761.285 54	69.406 35	19,691,879 19	51 25
1866	789.8	38,188,974 36	117,961 64	14,906,820 93	23,400.115 07	190,839 69	29,209,275 38	60 59
1867	862.7	40,001,392 95	165,165 72	15,925,151 02	24,241,407 65	107,369 »	24,134,038 65	60 08
1868	862 7	41,852,330 98	135,492 58	17,913,759 51	24,074,064 05	72,396 70	24,001,667 35	57 16
1869	862.7	43,387,254 90	122,274 75	18 829,156 88	24,680,372 77	263,830 »	24,416,542 77	56 12
1870	868 7	45,306,479 22	68,195 36	19,440,569 16	25,934,105 42	302,905 »	25,631,200 42	56 49
1871	1,422.2	66,906,259 29	64,498 47	31,606,772 70	35,303,985 06	296,945 »	35,007,040 06	52 27
1872	1,469.6	69,664,288 46	172,988 04	27,209,169 85	42 628,106 65	416,772 92	42,211,333 73	60 44
1873	1,871.1	85,822,196 70	153,768 14	23,018,586 13	62,957,378 71	346,816 »	62,610,562 71	72 82
1874	1,925 1	87,160,707 76	125.834 43	26,711,178 12	60,575,364 07	374,387 27	60,200,976 80	68 97
1875	1,966.5	89,124,045 81	171,889 78	30,888,925 91	58,407,009 68	234,158 30	58,172,851 38	65 15
1876	2,053.2	90,519,922 84	109,735 42	32,682,775 35	57,946,882 91	222,444 08	57,724,438 83	63 69
1877	2,144.7	90,309,704 84	103,656 99	34,977,222 54	55,436,139 29	203,855 24	55,232,284 05	61 09
1878	2,435.3	95,697,098 92	98.794 68	38,060,757 17	57,735,136 43	215,413 36	57,519,723 07	60 04
1879	2,552.0	100,085,161 34	105,708 99	40,744,101 51	59,446,768 82	449,091 23	58,997,677 59	58 89
1880	2,724.0	113,785,288 40	88,786 01	45,216,760 01	68,657,314 40	467,530 24	68,189,784 16	59 88
1881	2,869.5	113,395,143 27	102,343 69	41,832,932 11	71,664,554 85	658,272 34	71,006,282 51	62 56
1882	3,004.0	119,256,301 41	90,131 37	44,537,524 46	74,808,908 32	313,161 48	74,495,746 84	62 42
1883	3,074 1	121,847,653 15	101,086 62	48,527,668 40	73,421,071 37	319,286 20	73,101,785 17	59 94
1884	3,129.0	120,103,201 14	90,285 39	48,368,694 76	71,824,791 77	326,672 32	71,498,119 45	59 49
1885	3,173.1	119,869,431 99	104,474 24	49,719,232 73	70,054,673 50	172,230 24	69,882,443 26	58 35
1886	3,199.9	116,439,621 30	89,887 36	50,612,958 51	65,916,550 15	6,257 20	65,910,292 95	56 56
1887	3,216 6	124,057,764 23	79,981 89	57,448,140 86	66,689,605 26	»	66,689,605 26	53 72
1888	3,226.8	131,525,110 04	87,506 41	61,641,287 95	69,971,328 50	»	69,971,328 50	53 16
1889	3,235.4	136,855 369 87	64,714 47	62,205,551 54	74,714,532 80	»	74,714,532 80	54 57
1890	3,248 6	141,190,895 75	60,923 32	57,206,295 61	84,045,523 46	»	84,045,523 46	59 50
1891	3,269 4	142,736,211 33	80,344 49	58,592,041 06	84,224,514 76	»	84,224,514 76	58 97
1892	3,275.8	139,937,101 88	89,247 92	57,545,921 04	82,480,428 76	»	82,480,428 76	58 90
1893	3,278.7	145,547,138 99	62,857 08	64,016,481 38	81,593,514 69	»	81,593,514 69	56 04
1894	3,288.6	152,891,046 80	83,842 38	66,437,419 79	86,537,469 39	»	86,537,469 39	56 57
1895	3,298.8	154,400,287 37	67,163 14	64,031,038 33	90,436,312 18	»	90,436,312 18	58 57
		3,617,977,409 92	5,091,072 89	1,505,187,059 56	2,117,881,423 25	11,090,438 79	2,106,790,984 46	
		3,623,068,482 81		3,623,068,482 81				

(1) Non compris la valeur des immeubles vendus, s'élevant à fr. 3,846,024-60 déduite du capital de premier établissement (annexe II), à titre d'amortissement indirect.

N° VII. — *Résultats annuels de l'exploitation depuis l'origine en faisant entrer en lign*

(Voir annexes

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	COMPTE D'EXPLOITATION — RECETTES brutes. (*V.* annexe VI.)	COMPTE D'EXPLOITATION — DÉPENSES D'EXPLOITATION.	COMPTE D'EXPLOITATION — RECETTES nettes.	CHARGES financières. (*V.* tabl. VII*bis*.)	RESTE — SOLDES ANNUELS. ACTIF.	RESTE — SOLDES ANNUELS. PASSIF.	RESTE — SOLDES ACCUMULÉS. ACTIF.	RESTE — SOLDES ACCUMULÉS. PASSIF.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1835	13.5	269.362 50	168,847 44	100,515 06	33,516 01	66,999 05	»	66,999 05	»
1836	35.7	825,594 01	431.135 67	394,458 34	136,336 77	258,121 57	»	325,120 62	»
1837	90.8	1,417,875 18	1,189,988 72	227,886 46	410,381 01	»	182,494 55	142,626 07	»
1838	202.6	3,098,267 66	2,768,616 64	329.651 02	1,046,218 61	»	716.567 59	»	573,941 52
1839	273.3	4,282,886 86	3,082,994 23	1,199,892 63	1,621,176 10	»	421,283 47	»	995,224 99
1840	324.7	5,355,946 38	3,077,994 08	2,277,952 30	2,226,152 34	51,799 96	»	»	943,425 03
1841	340.5	6,281,809 09	4,469,387 95	1,812,421 14	2,677,871 61	»	865,450 47	»	1,808,875 50
1842	398.5	7,501,862 49	4,479,474 31	3,022,388 18	3,434,285 50	»	411,897 32	»	2,220,772 82
1843	485.5	9,028,821 87	5,393,854 52	3,634,967 35	4,646,416 30	»	1,011,448 95	»	3,232,221 77
1844	559 8	11,247,460 75	5,977,027 03	5,270,433 72	5,884,677 89	»	614,244 17	»	3,846,465 94
1845	559.8	12,420,850 21	6,306.285 15	6,114.565 06	6,168,202 87	»	53.637 81	»	3,900,103 75
1846	559.8	13,599,571 22	7,153,278 78	6,446,292 44	6,380,338 56	65,953 88	»	»	3,834,149 87
1847	569.6	14,776,388 10	9,501,485 42	5,274,902 68	6,676,448 09	»	1,401,545 41	»	5,235,695 28
1848	594.9	12,302,826 29	8,857,512 47	3,445,313 82	6,954,645 34	»	3,509,331 52	»	8,745,026 80
1849	624.6	13,291,528 53	8,164,106 73	5,127,421 80	7,240,776 78	»	2.113,354 98	»	10,858,381 78
1850	624.6	15,106,596 54	9,194,867 39	5,911,729 15	7,427,237 57	»	1,515,508 42	»	12,373,890 20
1851	624.6	16,338,291 49	8,608,922 94	7,729,368 55	7,475,769 42	253,599 13	»	»	12,120,291 07
1852	624.6	17,408,068 15	8,495,317 18	8,912,750 97	7,518,420 45	1,394,330 52	»	»	10,725,960 55
1853	631.4	19,745.912 06	10,013,360 08	9,732,551 98	7,749,816 78	1,982,735 20	»	»	8,743,225 35
1854	636.6	22,748,574 52	11,292,448 49	11,456,126 03	8,109,331 17	3,346,794 86	»	»	5,396,430 49
1855	652.4	24,623,943 11	13,058,256 70	11,565,686 41	8,603,103 19	2,962,583 22	»	»	2,433,847 27
1856	713.1	24,705.088 82	14,638,288 67	10,066,800 15	8,998,435 85	1,068,364 30	»	»	1,365,482 97
1857	744.6	25,598,944 74	14,520,858 79	11,078,085 95	9,893,597 02	1,184,488 93	»	»	180,994 04
1858	745.7	27,380,806 31	14,961,971 94	12,418,834 37	10,099.996 10	2,318,838 27	»	2,137,844 23	»
1859	745 7	28,177,569 10	14,505,769 13	13,671,799 97	10,262,210 26	3,409,589 71	»	5,547,433 94	»
1860	747.2	29.685,919 55	14,272.624 50	15,413,295 05	10,313,668 64	5,099,626 41	»	10.547,060 35	»
1861	748.6	33,733,191 66	15,363,895 81	18,369,295 85	10,618,702 20	7,750,593 65	»	18,397 654 »	»
1862	748.6	32,661,721 37	15,208,556 36	17,453,165 01	10,821,715 04	6,631,449 97	»	25,029.103 97	»
1863	748 6	33,976,414 31	15,782,963 70	18,193,450 61	11,261,781 83	6,931,668 78	»	31,960.772 75	»
1864	748.6	36,329,916 90	17,372,116 15	18,957,800 75	11,651,213 72	7,306,587 03	»	39,267.359 78	»
1865	749.2	38,423,646 98	19,761,285 54	18,662,361 44	11,999,149 37	6,663,212 07	»	45.930,571 85	»
1866	789.8	38,306,936 »	23,400,115 07	14,906,820 93	12,878,574 88	2,028,246 05	»	47.958,817 90	»
1867	862.7	40,166,558 67	24,241,467 65	15,925,151 02	13,855,763 58	2,069,387 44	»	50,028,205 34	»
1868	862 7	41,987,823 56	24,074,064 05	17,913,759 51	14,295,915 57	3,617,843 94	»	53.646.049 28	»
1869	862.7	43,509.529 65	24,680,372 77	18,829,156 88	14,219,058 85	4,610,098 03	»	58,256.147 31	»
1870	868.7	45,374,674 58	25,934,105 42	19,440,569 16	14,217,418 25	5,223,150 91	»	63,479,298 22	»
1871	1,422.2	66,970,757 76	35,303,985 06	31,666,772 70	21,237,722 81	10,429,049 89	»	73.908,348 11	»
1872	1,469.6	69,837,276 50	42,628,106 65	27,209,169 85	23,205,996 78	4,003,173 07	»	77,911,521 18	»
1873	1,871.1	85,975,964 84	62,957,378 71	23,018,586 13	31,886,329 37	»	8,867,743 24	69.043.777 94	»
1874	1,925.1	87,286,542 19	60,575,364 07	26,711,178 12	33,985,419 52	»	7,274,241 40	61,769,536 54	»
1875	1,966.5	89,295,935 59	58,407,009 68	30,888,925 91	35,601,880 49	»	4,712,954 58	57,056,581 96	»
1876	2,053.2	90,629,658 26	57,946,882 91	32,682,775 35	36,569,325 97	»	3,886,550 62	53,170,031 34	»
1877	2,144.7	90,413,361 83	55,436,139 29	34,977,222 54	39,799,122 95	»	4,821,900 41	48,348,130 93	»
1878	2,435.3	95,795,893 60	57,735,136 43	38,060,757 17	41,931,534 76	»	3,870.777 59	44,477,353 34	»
1879	2,552.0	100,190,870,33	59,446,768 82	40,744,101 51	43,501,828 23	»	2,757,726 72	41,719,626 62	»
1880	2,724.0	113,874,074 41	68,657,314 40	45,216,760 01	46,758,178 11	»	1,541,418 10	40,178,208 52	»
1881	2,869.5	113,497,486 96	71,664,554 85	41,832,932 11	49,686,609 70	»	7,853,677 59	32,324,530 93	»
1882	3,004.0	119,346,432 78	74,808,908 32	44,537,524 46	51,746,056 66	»	7,208,532 20	25,115,998 73	»
1883	3,074.1	121,948,739 77	73,421,071 37	48,527,668 40	53,730,028 60	»	5,202,360 20	19,913,638 53	»
1884	3,129.0	120,193,486 53	71,824,791 77	48,368,694 76	54,928,460 76	»	6,559,766 »	13,353,872 53	»
1885	3,173.1	119,773,906 23	70,054,673 50	49,719,232 73	56,035,543 48	»	6,316,310 75	7,037,561 78	»
1886	3,199.9	116,529,508 66	65,916,550 15	50,612,958 51	56,257,983,28	»	5,645,024 77	1,392,537 01	»
1887	3,216.6	124,137,746 12	66,689,605 26	57,448,140 86	50,905,082 92	6,543,057 94	»	7,935,594 95	»
1888	3,226.8	131,612,616 45	69,971,328 50	61,641,287 95	51,251,192 94	10,390,095 01	»	18,325,689 96	»
1889	3,235.4	136,920,084 34	74,714,532 80	62,205,551 54	52,055,094 10	10,150,457 44	»	28,476,147 40	»
1890	3,248.6	141,251,819 07	84,045,523 46	57,206,295 61	52,881,846 20	4,324,449 41	»	32,800,596 81	»
1891	3,269.4	142,816,555 82	84,224,514 76	58,592,041 06	53,710,328 90	4,881,712 16	»	37,682,308 97	»
1892	3,275.8	140,026,349 80	82,480,428 76	57,545,921 04	54,321,626 83	3,224,294 21	»	40,906,603 18	»
1893	3,278.7	145,609,996 07	81,593,514 69	64,016,481 38	55,045,333 26	8,971,148 12	»	49,877,751 30	»
1894	3,288.6	152,974,889 18	86,537,469 39	66,437,419 79	55,748,797 94	10,688,621 85	»	60,566,373 15	»
1895	3,298.8	154,467,350 51	90,436,312 18	64,031,038 33	56,449,191 59	7,581,846 74	«	68,148,219 89	»
		3,623,068,482 81	2,117,881,423 25	1,505,187,059 56	1,437,038,839 67	157,483,968 72	89,335,748 83		
						68,148,219 89			

compte les pensions allouées aux fonctionnaires et agents du chemin de fer de l'État.

et IV.

SITUATION Y COMPRIS LA PRISE EN CHARGE DES PENSIONS CIVILES.

ONTANT des ensions.	SOLDES des col. 6 et 7 dûment réduits. ACTIF.	SOLDES des col. 6 et 7 dûment réduits. PASSIF.	INTÉRÊTS en compte-courant de l'année.	INTÉRÊTS en compte-courant des soldes accumulés.	SOLDES ANNUELS avec intérêts en compte-courant. ACTIF.	SOLDES ANNUELS avec intérêts en compte-courant. PASSIF.	SOLDES ACCUMULÉS avec intérêts en compte-courant. ACTIF.	SOLDES ACCUMULÉS avec intérêts en compte-courant. PASSIF.	ANNÉES.
10	11	12	13	14	15	16	17	18	
»	66,990 05	»	2,010 30	»	69,009 35	»	69,009 35	»	1835
»	258,121 57	»	7,889 17	2,760 37	268,771 11	»	337,780 46	»	1836
»	»	182,494 55	4,557 73	13,511 22	»	164,425 60	173,354 86	»	1837
»	»	716,567 59	6,593 02	6,934 19	»	703,040 38	»	529,685 52	1838
»	»	421,283 47	23,997 85	— 21,187 42	»	418,473 04	»	948,158 56	1839
»	51,799 96	»	45,559 05	— 37,926 34	59,432 67	»	»	888,725 89	1840
»	»	865,450 47	36,248 42	— 35,549 03	»	864,751 08	»	1,753,476 97	1841
»	»	411,897 32	60,447 76	— 70,139 08	»	421,588 64	»	2,175,065 61	1842
»	»	1,011,448 95	72,699 35	— 87,002 62	»	1,025,752 22	»	3,200,817 83	1843
80 »	»	614,324 17	105,407 07	— 128,032 71	»	636,949 81	»	3,837,767 64	1844
826 »	»	54,463 81	122,274 78	— 153,510 70	»	85,699 73	»	3,923,467 37	1845
1,263 »	64,690 88	»	128,900 59	— 156,938 70	36,652 77	»	»	3,886,814 60	1846
1,319 »	»	1,402,864 41	105,007 99	— 155,472 58	»	1,453,329 »	»	5,340,143 60	1847
1,768 »	»	3,511,099 52	67,372 02	— 213,605 74	»	3,657,333 24	»	8,997,476 84	1848
1,920 »	»	2,115,274 98	99,454 93	— 359,899 07	»	2,375,719 12	»	11,373,195 96	1849
4,113 »	»	1,519,621 42	114,270 76	— 454,927 84	»	1,860,278 50	»	13,233,474 46	1850
5,831 »	247,768 13	»	150,440 99	— 529,338 98	»	131,129 86	»	13,364,604 32	1851
5,355 »	1,388,975 52	»	173,907 61	— 534,584 18	1,028,298 95	»	»	12,336,305 37	1852
5,327 »	1,977,408 26	»	188,466 89	— 493,452 22	1,672,422 87	»	»	10,663,882 50	1853
5,281 »	3,341,513 86	»	220,018 36	— 426,555 31	3,134,976 91	»	»	7,528,905 59	1854
4,759 »	2,957,824 22	»	219,204 17	— 301,156 23	2,875,872 16	»	»	4,653,033 43	1855
7,325 »	1,061,039 30	»	186,945 26	— 186,121 34	1,061,863 22	»	»	3,591,170 21	1856
21,449 »	1,163,039 93	»	206,041 93	— 143,646 81	1,225,435 05	»	»	2,365,735 16	1857
27,050 »	2,291,788 27	»	231,005 63	— 94,629 41	2,428,164 49	»	62,429 33	»	1858
27,773 »	3,381,816 71	»	255,204 01	2,497 17	3,639,517 89	»	3,701,947 22	»	1859
28,163 »	5,771,463 41	»	289,698 89	148,077 88	5,509,240 18	»	9,211,187 40	»	1860
31,901 »	7,718,692 65	»	346,842 74	368,447 49	8,433,982 88	»	17,645,170 28	»	1861
32,349 »	6,599,100 97	»	328,406 91	705,806 80	7,633,314 65	»	25,278,484 96	»	1862
40,317 »	6,891,351 78	»	341,590 96	1,011,139 39	8,244,032 13	»	35,522,567 09	»	1863
43,410 »	7,263,177 03	»	354,713 11	1,340,902 67	8,958,792 81	»	42,481,359 90	»	1864
53,519 »	6,609,693 07	»	347,372 77	1,699,254 39	8,656,320 23	»	58,137,679 13	»	1865
72,064 »	1,956,182 05	»	265,890 94	2,045,507 20	4,367,580 19	»	55,405,260 32	»	1866
81,936 »	1,987,451 44	»	283,141 23	2,216,210 40	4,486,803 07	»	59,892,063 39	»	1867
79,526 »	3,538,317 94	»	319,971 75	2,395,682 53	6,253,972 22	»	66,146,035 61	0	1868
78,391 »	4,531,707 03	»	339,389 37	2,645,841 42	7,516,937 82	»	73,662,973 43	»	1869
87,294 »	5,135,856 91	»	352,334 17	2,946,518 93	8,434,710 01	»	82,097,683 44	»	1870
91,907 »	10,337,142 89	»	542,020 43	3,283,907 33	14,163,070 65	»	96,260,754 09	»	1871
91,199 »	3,911,974 07	»	440,273 31	3,850,430 16	8,202,677 54	»	104,463,431 63	»	1872
102,232 »	»	8,969,975 24	341,493 82	4,178,537 26	»	4,449,944 16	100,013,487 47	»	1873
102,451 »	»	7,376,692 40	415,531 39	3,999,539 49	»	2,961,621 52	97,051,865 95	»	1874
121,582 »	»	4,834,536 58	495,443 80	3,882,074 63	»	457,018 15	96,594,847 80	»	1875
127,747 »	»	4,014,297 62	543,252 71	3,863,793 90	392,748 99	»	96,987,596 79	»	1876
143,941 »	»	4,965,841 41	656,548 78	3,879,503 86	»	429,788 77	96,557,808 02	»	1877
188,130 »	»	4,058,907 59	715,307 70	3,862,312 31	518,712 42	»	97,076,520 44	»	1878
193,161 »	»	2,950,887 72	767,314 57	3,883,060 81	1,699,487 66	»	98,776,008 10	»	1879
193,346 »	»	1,734,764 10	847,927 06	3,951,040 32	3,064,203 28	»	101,840,211 38	»	1880
202,845 »	»	8,056,522 59	776,842 38	4,073,608 44	»	3,206,071 77	98,634,139 61	»	1881
217,030 »	»	7,425,562 20	805,056 59	3,945,365 58	»	2,675,140 03	95,958,999 58	»	1882
258,207 »	»	5,460,567 20	836,522 94	3,838,359 98	»	785,684 28	95,173,315 30	»	1883
296,529 »	»	6,856,295 »	828,555 35	3,806,932 60	»	2,220,807 05	92,952,508 25	»	1884
309,240 »	»	6,625,550 75	849,489 87	3,718,100 33	»	2,057,960 55	90,894,547 70	»	1885
351,731 »	»	5,996,755 77	871,480 72	3,635,781 90	»	1,489,493 15	89,405,054 55	»	1886
353,876 »	6,189,181 94	»	928,497 30	3,129,176 91	10,246,856 15	»	99,651,910 70	»	1887
386,182 »	10,003,913 01	»	1,011,528 33	3,487,816 87	14,503,258 21	»	114,155,168 91	»	1888
437,617 »	9,712,840 44	»	1,018,491 84	3,995,430 90	14,726,763 18	»	128,881,932 09	»	1889
464,579 »	3,859,870 41	»	928,876 53	4,510,867 62	9,299,614 56	»	138,181,546 65	»	1890
482,550 »	4,399,162 16	»	952,134 »	4,836,354 12	10,187,650 28	»	148,369,196 93	»	1891
509,296 »	2,714,998 21	»	934,745 19	5,192,921 89	8,842,665 29	»	157,211,862 22	»	1892
533,238 »	8,437,910 12	»	1,044,988 26	5,502,415 17	14,985,313 55	»	172,197,175 77	»	1893
561,209 »	10,127,412 85	»	1,088,003 20	6,026,901 14	17,242,317 19	»	189,439,492 96	»	1894
615,012 »	6,966,834 74	»	(1)1,044,917 46	6,630,382 25	14,642,134 45	»	204,081,627 41	»	1895
085,146 »	152,217,020 72	92,153,946 83	26,088,522 01	117,930,031 51	238,613,627 06	34,531,999 65			
	60,063,073 89		(2) 144,018,553 52		204,081,627 41				

(1) Exemple 1,109,780-46 — 64,863 = 1,044,917-46 (*voir* tab. IV).

(2) Bilan ; actif : 146,651,608-27 — passif : 2,633,054-75.

N° VII^bis. — *Charges financières depuis l'origine.*

(Voir tableau n° IV.)

ANNÉES.	CAPITAUX des lignes exploitées. Intérêts. 1.	CAPITAUX des lignes exploitées. Dotation pour amortissements. 2.	Parts de recettes versées aux compagnies dont l'État exploite les lignes. 3.	Redevance fixe payée à la compagnie de Spa à la frontière Grand-Ducale (1). 4.	Sommes bonifiées aux compagnies concessionnaires pour transports en service. 5	TOTAL. 6.
1835	32,533 49	982 52	»	»	»	33,516 01
1836	132,307 74	4,029 03	»	»	»	136,336 77
1837	398,152 76	12,228 25	»	»	»	410,381 01
1838	1,014,857 20	31,361 41	»	»	»	1,046,218 61
1839	1,571,717 24	49,458 86	»	»	»	1,621,176 10
1840	2,156,650 61	69,501 73	»	»	»	2,226,152 34
1841	2,592,683 89	85,187 72	»	»	»	2,677,871 61
1842	3,317,520 47	116,765 03	»	»	»	3,434,285 50
1843	4,495,448 06	150,968 24	»	»	»	4,646,416 30
1844	5,691,385 64	193,292 25	»	»	»	5,884,677 89
1845	5,958,889 18	209,313 69	»	»	»	6,168,202 87
1846	6,156,414 87	223,923 69	»	»	»	6,380,338 56
1847	6,389,879 44	240,200 33	46,368 32	»	»	6,676,448 09
1848	6,549,826 98	254,927 78	149,890 58	»	»	6,954,645 34
1849	6,666,315 89	268,950 02	305,510 87	»	»	7,240,776 78
1850	6,756,331 25	282,750 71	388,155 61	»	»	7,427,237 57
1851	6,777,750 11	295,042 91	402,976 40	»	»	7,475,769 42
1852	6,786,905 84	307,483 46	424,031 15	»	»	7,518,420 45
1853	6,820,956 28	321,099 86	607,760 64	»	»	7,749,816 78
1854	6,873,477 62	335,999 91	899,853 64	»	»	8,109,331 17
1855	7,046,592 68	355,072 76	1,201,437 75	»	»	8,603,103 19
1856	7,199,685 03	374,326 92	1,424,423 90	»	»	8,998,435 85
1857	7,972,108 49	412,407 82	1,509,080 71	»	»	9,893,597 02
1858	7,986,487 »	430,503 02	1,683,006 08	»	»	10,099,996 10
1859	8,044,561 01	449,996 48	1,767,652 77	»	»	10,262,210 26
1860	8,044,748 50	468,545 46	1,800,374 68	»	»	10,313,668 64
1861	8,137,531 79	490,654 26	1,990,516,15	»	»	10,618,702 20
1862	8,304,849 »	515,924 94	2,000,941 10	»	»	10,821,715 04
1863	8,569,436 92	545,173 69	2,147,171 22	»	»	11,261,781 83
1864	8,731,218 39	562,524 15	2,357,471 18	»	»	11,651,213 72
1865	8,919,414 50	599,326 53	2,480,408 34	»	»	11,999,149 37
1866	9,166,665 92	631,488 85	3,080,420 11	»	»	12,878,574 88
1867	9,806,630 76	676,825 94	3,372,306 88	»	»	13,855,763 58
1868	9,916,579 72	708,044 17	3,671,291 68	»	»	14,295,915 57
1869	9,919,144 54	737,319 13	3,562,595 18	»	»	14,219,058 85
1870	9,974,919 02	769,366 26	3,473,132 97	»	»	14,217,418 25
1871	11,444,590 »	845,445 05	8,947,687 76	»	»	21,237,722 81
1872	12,168,512 51	902,142 13	9,988,803 31	146,538 83	»	23,205,996 78
1873	19,298,408 30	1,154,595 56	10,933,325 51	500,000 »	»	31,886,329 37
1874	21,308,246 05	1,262,858 45	10,914,315 02	500,000 »	»	33,985,419 52
1875	22,562,118 91	1,299,453 29	11,240,308 29	500,000 »	»	35,601,880 49
1876	24,563,931 44	1,470,608 78	10,034,785 75	500,000 »	»	36,569,325 97
1877	34,218,570 04	1,818,867 81	3,261,685 10	500,000 »	»	39,799,122 95
1878	35,958,616 86	2,008,434 27	3,464,483 63	500,000 »	»	41,931,534 76
1879	37,311,443 »	2,069,960 82	3,620,424 41	500,000 »	»	43,501,828 23
1880	39,531,761 30	2,222,294 42	4,504,122 39	500,000 »	»	46,758,178 11
1881	42,085,242 95	2,393,103 56	4,590,590 83	500,000 »	117,672 36	49,686,609 70
1882	44,473,237,84	2,562,072 54	4,210,746 28	500,000 »	»	51,746,056 66
1883	46,278,293 65	2,518,413 74	4,283,359 31	500,000 »	149,961 90	53,730,028 60
1884	47,235,226 65	2,854,437 14	4,138,796 97	500,000 »	200,000 »	54,928,460 76
1885	48,018,920 56	2,995,624 48	3,920,998 44	500,000 »	600,000 »	56,035,543 48
1886	48,401,887 99	3,131,712 39	3,824,382 90	500,000 »	400,000 »	56,257,983 28
1887	42,656,401 15	3,535,984 89	4,054,734 73	500,000 »	157,962 15	50,905,082 92
1888	42,929,163 75	3,678,530 07	4,130,024 43	500,000 »	13,474 69	51,251,192 94
1889	43,334,239 39	3,834,501 10	4,385,906 14	500,000 »	447 47	52,055,094 10
1890	43,810,072 02	3,995,658 65	4,576,115 53	500,000 »	»	52,881,846 20
1891	44,387,186 83	4,169,474 16	4,653,667 91	500,000 »	»	53,710,328 90
1892	44,975,614 71	4,350,783 21	4,495,228 91	500,000 »	»	54,321,626 83
1893	45,232,401 51	4,523,675 48	4,789,256 27	500,000 »	»	55,045,333 26
1894	45,736,040 23	4,713,360,41	5,079,797 30	219,600 »	»	55,748,797 94
1895	46,236,244 57	4,909,833 04	5.083,513 9	219,600 »	»	56,449,191 59
	1,159,036,950 04	81,402,793 22	183,873,839 01	11,085,738 83	1,639,518 57	1,437,038,839 67

(1) *Voir* Convention page 67.

N. B. Les charges d'intérêts et d'amortissement ont été calculées d'après les pour cent annuels ci-après :

1° De 1835 au 31 décembre 1886 (90 annuités) 4.1207750

2° de 1887 à fin 1895 { *a*) pour le capital restant à amortir fin 1886 (*voir* p. 89 de 1887) (74 2/3 annuités) 3.7904798 ; *b*) pour les capitaux nouveaux utilisés depuis 1887 (90 annuités) 3.6657810

N° VIII. — *Comparaison des recettes et des dépenses de l'exploitation. — Exercices* 1895 *et* 1894.

N° VIII. — COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSE

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.		ANNÉE 1895.	ANNÉE 1894. PORTÉE au bilan.	DIFFÉRENCES POUR 1895 En plus.	En moins.
Dépenses.					
Services communs.	Traitements et indemnités	493,124 »	468,289 48	24,834 52	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	128,240 »	118,640 »	9,600 »	»
	Matériel et fournitures de bureau.	655,028 74	640,000 »	15,028 74	»
	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration	70,000 »	60,000 »	10,000 »	»
	Secours aux ouvriers	75,000 »	50,000 »	25,000 »	»
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité	65,061 91	65,782 81	1,279 10	»
	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales.	14,000 »	11,000 »	3,000 »	»
		1,500,454 65	1,411,712 29	+ 88,742 36	
Voies et travaux.	Traitements et indemnités : entretien	1,805,291 »	1,767,047 57	59,243 43	»
	Traitements et indemnités : construction	105,010 »	»	105,010 »	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	6,386,570 »	10,870,000 »	»	4,483,430
	Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	4,569,000 »	4,569,000 »	»	»
	Travaux d'entretien et d'amélioration	7,874,222 »	2,220,000 »	5,654,222 »	»
		20,739,093 »	19,426,047 57	+ 1,313,045 43	
Traction et matériel.	Traitements et indemnités	1,979,871 »	1,905,265 21	74,605 79	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	13,920,095 »	12,984,535 10	935,559 90	»
	Primes d'économie et de régularité.	723,753 »	646,640 20	77,112 80	»
	Combustibles et autres objets de consommation	6,496,000 »	5,900,000 »	596,000 »	»
	Entretien et renouvellement du matériel	19,129,975 »	18,995,000 »	134,975 »	»
		42,249,694 »	40,431,440 51	+ 1,818,253 49	
Exploitation.	Traitements et indemnités	10,539,897 »	10,053,849 85	486,047 15	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	7,256,107 »	6,961,936 »	274,171 »	»
	Primes	400,000 »	395,000 »	5,000 »	»
	Frais d'exploitation	2,417,700 »	2,250,000 »	167,700 »	»
	Camionnage	1,658,562 33	1,586,000 »	72,562 33	»
	Pertes et avaries	2,180,150 36	2,024,837 14	155,313 22	»
	Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel	18,000 »	19,000 »	»	1,000
		24,450,416 69	23,290,622 99	+ 1,159,793 70	
Perception et contrôle des recettes.	Traitements et indemnités	1,986,159 »	1,877,921 03	108,237 97	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	99,935 »	94,725 »	5,210 »	»
	Primes	5,000 »	5,000 »	»	»
		2,091,094 »	1,977,646 03	+ 113,447 97	
	Ensemble	91,030,752 34	86,537,469 39	+ 4,493,282 95	
A bonifier au bilan de 1895.	1° porté en trop en 1894 fr. 491,430 16				
	2° à transférer au capital . . . . . 103,010 »	— 594,440 16	«	— 594,440 16	
	Total pour l'exercice . . fr.	90,436,312 18	86,537,469 39	+ 3,898,842 79	
	Dépense pour 1894	»	86,046,039 23		
Somme déduite ci-dessus au même titre que cet exercice prend en charge les crédits supplémentaires pour exercice clos et périmés (*voir* tab. III)		»	491,430 16		

E L'EXPLOITATION. — *Exercices* 1895 *et* 1894.

DÉSIGNATION DES RECETTES.	Année 1895.	Année 1894.	DIFFÉRENCES POUR 1895	
			En plus.	En moins.
Produits ou droits constatés.				
oyageurs.	50,411,389 45	51,369,532 14	»	958,142 71
ckets d'entrée dans les stations	171,233 90	170,231 40	1,002 50	»
ıgages	1,635,394 68	1,541,544 91	93,849 77	»
tites marchandises.		9,991,560 97		
osses —		84,828,963 46		
nances	98,205,705 35	179,458 30	1,536,925 66	»
uipages		72,405 30		
evaux et bestiaux		1,596,393 66		
oduits extraordinaires	3,976,564 01	3,140,958 66	835,605 35	»
Ensemble. . . . . .fr.	154,400,287 37	152,891,046 80	2,467,585 28	958,142 71
oduits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente de mobilier, de plantations, l'objets non réclamés, etc.	67,063 14	83,842 38	»	16,779 24
			2,467,585 28	974,921 95
Recettes brutes totales. . . fr.	154,467,350 51	152,974,889 18	+ 1,492,461 33	
ts de recettes services aux compagnies dont État exploite les lignes	5,083,513 98	5,079,797 30	+ (1) 3,716 68	
Reste pour le Trésor. . .	149,383,836 53	147,895,091 88	+ 1,488,744 65	

(1) Cette somme en plus au profit de tiers, constitue un en moins pour l'État.

N° IX. — *Recettes. — Droits constate*

ANNÉES.	DROITS CONSTATÉS.			RECOUVREMENT	
	RECETTES de l'exploitation. (a)	Parts des lignes concédées exploitées par L'ÉTAT.	RESTE pour le Trésor. (a)	AU COURS de l'exercice.	APRÈS LA CLÔTURE de l'exercice.
1833 à 1850. .	130,299,409 67	889,925 38	129,409,484 29	»	»
1851	16,288,464 87	402,976 40	15,885,488 47	15,885,488 47	»
1852	17,337,238 69	424,031 15	16,913,207 54	16,913,207 54	»
1853	19,678,228 90	607,760 64	19,070,468 26	19,070,468 26	»
1854	22,667,739 23	899,853 64	21,767,885 59	21,266,649 90	501,235 69
1855	24,510,116 74	1,201,437 75	23,308,678 99	22,802,380 83	428,362 90
1856	24,578,540 38	1,424,423 90	23,154,116 48	22,453,177 81	608,010 44
1857	25,507,617 32	1,509,080 71	23,998,536 61	23,061,930 54	1,081,151 40
1858	27,277,926 01	1,683,006 08	25,594,919 93	24,559,007 75	1,062,230 56
1859	28,080,999 70	1,767,652 77	26,313,346 93	25,661,874 37	651,472 56
1860	29,601,994 38	1,800,374 68	27,801,619 70	26,606,046 32	1,154,057 83
1861	31,931,531 47	1,990,516 15	29,941,015 32	28,765,829 92	1,175,185 40
	1,719,733 16	»	(2) 1,719,733 16	(2) 1,719,733 16	
1862	32,548,265 76	2,000,941 10	30,547,324 66	29,095,873 79	1,492,966 43
1863	33,868,435 59	2,147,171 22	31,721,264 37	30,242,274 77	1,478,989 60
1864	36,099,002 58	2,357,471 18	33,741,531 40	32,396,931 »	1,344,600 40
1865	38,318,780 18	2,480,408 34	35,838,371 84	33,714,008 25	1,894,679 53
1866	38,188,974 36	3,080,420 11	35,108,554 25	32,788,830 61	1,902,707 50
1867	40,001,392 95	3,372,306 88	36,629,086 07	32,168,933 95	4,645,628 43
1868	41,852,330 98	3,671,291 68	38,181,039 30	36,614,965 73	1,579,925 10
1869	43,387,254 90	3,562,595 18	39,824,659 72	36,874,577 82	2,975,195 09
1870	45,306,479 22	3,473,132 97	41,833,346 25	38,413,318 69	3,411,712 20
1871	66,906 259 29	8,947,687 76	57,958,571 53	49,965,954 42	7,206,889 91
1872	69,664,288 46	9,988,803 31	59,675,485 15	54,163,427 34	4,265,098 82
1873	72,644,574 63	10,933,325 51	61,711,249 12	54,995,558 99	6,784,714 09
	13,177,622 07	»	(3) 13,177,622 07	(3) 10,847,111 07	2,330,511 »
1874	73,785,794 44	10,914,315 02	62,869,479 42	58,568,319 68	5,197,688 51
	13,376,913 32	»	(4) 13,376,913 32	11,018,099 16	2,367,247 31
1875	89,124,045 81	11,240,308 29	77,883,737 52	73,545,506 50	2,848,444 19
1876	90,519,922 84	10,034,785 75	80,485,137 09	76,893,078 90	3,577,086 07
1877	90,309,704 84	3,261,685 10	87,048,019 74	83,873,058 58	3,306,890 24
1878	94,205,915 14	3,464,483 63	90,741,431 51	86,705,476 35	4,204,414 51
	1,491,183 78	»	(5) 1,491,183 78	(5) 1,227,462 42	263,721 36
1879	99,387,861 41	3,620,424 41	95,767,437 »	91,428,519 79	4,758,544 62
	697,299 93	»	(6) 697,299 93	(6) 573,979 08	123,320 85
1880	113,785,288 40	4,504,122 39	109,281,166 01	105,123,670 82	4,195,371 90
1881	113,395,143 27	4,590,590 83	108,804,552 44	103,765,692 19	5,187,908 42
1882	119,256,301 41	4,210,746 28	115,045,555 13	111,375,679 68	3,758,184 06
1883	121,847,653 15	4,283,359 31	117,564,293 84	113,676,564 36	3,922,743 78
1884	120,103,201 14	4,138,796 97	115,964,404 17	111,927,708 11	4,171,828 66
1885	119,669,431 99	3,920,998 44	115,748,433 55	113,260,619 62	2,439,395 48
1886	116,439,621 30	3,824,382 90	112,615,238 40	110,619,693 83	2,847,500 57
1887	124,057,764 23	4,054,754 73	(7)120,003,029 50	116,970,065 90	3,175,669 60
1888	131,525,110 04	4,130,024 43	127,395,085 61	124,524,097 90	2,697,659 81
1889	136,855,369 87	4,385,906 14	132,469,463 73	128,548,772 27	3,920,691 46
1890	141,190,895 75	4,576,115 53	136,614,780 22	133,479,651 34	3,135,128 88
1891	142,736,211 33	4,653,667 91	138,082,543 42	135,333,210 13	2,753,091 87
1892	(8) 139,937,101 88	4,495,228 91	135,441,872 97	133,143,332 31	3,125,642 79
1893	145,547,138 99	4,789,256 27	140,757,882 72	137,133,541 61	3,602,209 27
1894	152,891,046 80	5,079,797 30	147,811,249 50	145,330,059 62	2,481,189 88
1895	154,400,287 37	5,083,513 98	149,316,773 39	146,097,265 71	3,446,369 »
	3,617,977,409 92	183,873,839 01	3,434,103,570 91		

et recouvrements depuis l'origine.

EFFECTUÉS. POUR chaque exercice.	EFFECTUÉS. DEPUIS L'ORIGINE.	SOMMES à RECOUVRER.	Parts du Trésor DANS LES RECETTES du chemin de fer. (a)	*Observations.*
»	129,409,484 29	»	129,409,484 29	(1) Pour les années 1835 à 1850, *Voir* tableau IX du C. R. de 1892.
15,885,488 47	145,294,972 76	»	145,294,972 76	
16,913,207 54	162,208,180 30	»	162,208,180 30	
19,070,468 26	181,278,648 56	»	181,278,648 56	(2) Recettes effectuées sur la ligne de Mons à Manage. En déduisant de cette somme les dépenses d'exploitation de Mons à Manage, on retrouve la recette nette de fr. 978,498-72, qui, seule, a été portée dans le Compte général des finances.
21,767,885 59	203,046,534 15	»	203,046,534 15	
23,230,743 73	226,277,277 88	77,935 26	226,355,213 14	
23,061,188 25	249,338,466 13	170,863 49	249,509,329 62	
24,143,081 94	273,481,548 07	26,318 16	273,507,866 23	
25,621,238 09	299,102,786 16	»	299,102,786 16	(3) Recettes faites en 1873 sur les lignes rachetées du Grand-Luxembourg. Cette somme est portée en compte de tiers dans les écritures du Trésor.
26,313,346 93	325,416,133 09	»	325,416,133 09	
27,760,104 15	353,176,237 24	41,515 55	353,217,752 79	
31,660,748 48	384,836,985 72	41,515 55	384,878,501 27	
30,588,840 21	415,425,825 93	»	415,425,825 93	(4) *Voir* renvoi (7).
31,721,264 37	447,147,090 30	»	447,147,090 30	
33,741,531 40	480,888,621 70	»	480,888,621 70	(5) et (6) Recettes faites en 1878 et en 1879 pour le service provisoire des Flandres. Ces deux sommes sont portées en compte de tiers dans les écritures du Trésor.
35,608,687 78	516,497,309 48	229,684 06	516,726,993 54	
34,691,537 91	551,188,847 39	646,700 40	551,835,547 79	
36,814,562 40	588,003,409 79	461,224 07	588,464,633 86	
38,194,890 83	626,198,300 62	447,372 54	626,645,673 16	
39,849,772 91	666,048,073 53	422,259 35	666,470,332 88	(7) Y compris fr. 8,433-15, qui portent la recette du Luxembourg, pour 1874, à fr. 13,385,346-47.
41,825,030 89	707,873,104 42	430,574 77	708,303,679 19	
57,172,844 33	765,045,948 75	1,216,301 97	766,262,250 72	
58,428,526 16	823,474,474 91	2,463,260 96	825,937,735 87	(8) Déduction faite de la créance irrécouvrable des Bassins-Houillers, portée en surséance indéfinie, soit fr. 627,102-13.
31,780,273 08 15,177,622 07	898,432,370 06	2,394,237 »	900,826,607 06	
33,766,008 19 13,385,346 47	975,583,724 72	1,497,708 23	977,081,432 95	(9) Recette litigieuse à régler. Gand-Terneuzen 22,131-84
76,393,950 69	1,051,977,675 41	2,987,495 06	1,054,965,170 47	
80,470,164 97	1,132,447,840 38	3,002,467 18	1,135,450,307 56	(a) Non compris les produits divers, *voir* annexe X de 1894 et III de 1895.
87,179,948 92	1,219,627,789 20	2,870,538 10	1,222,498,327 30	
90,909,890 86 1,491,183 78	1,312,028,863 84	2,702,078 75	1,314,730,942 59	
96,187,064 46 697,299 93	1,408,913,228 23	2,320,176 27	1,411,233,404 50	
09,317,042 72	1,518,230,270 95	2,325,892 16	1,520,556,163 11	
08,953,600 62	1,627,183,871 57	2,084,884 24	1,629,268,755 81	
5,133,863 74	1,742,317,735 31	2,023,896 53	1,744,341,631 84	
7,599,308 14	1,859,917,043 45	2,023,896 53	1,861,940,939 98	
6,099,536 77	1,976,016,580 22	2,023,896 53	1,978,040,476 75	
5,700,015 10	2,091,716,595 32	2,023,896 53	2,093,740,491 85	
3,467,194 40	2,205,183,789 72	1,057,722 03	2,206,241,511 75	
0,145,735 50	2,325,329,525 22	1,057,722 03	2,326,387,247 25	
7,221,757 71	2,452,551,282 93	1,057,722 03	2,453,609,004 96	
2,469,463 73	2,585,020,746 66	1,057,722 03	2,586,078,468 69	
6,614,780 22	2,721,635,526 88	1,057,722 03	2,722,693,248 91	
8,086,302 »	2,859,721,828 88	1,055,965 45	2,860,775,792 33	
6,268,975 10	2,995,990,803 98	226,861 32	2,996,217,665 30	
0,735,750 88	3,136,726,554 86	248,993 16	3,136,975,548 02	
7,811,249 50	3,284,537,804 36	248,993 16	3,284,786,797 52	
9,543,634 71	2,454,081,439 07	(9) 22,131 84	3,434,105,570 91	

N° X. — *Compte de premier établissement du réseau appartenant à l'É*

	1870.	1875.	1880.	1885.	1887.
A. **Lignes construites directement par l'État :**					
Lignes en exploitation (premier établissement et parachèvement).	168,862,336 54	239,991,481 52	279,086,674 99	311,558,096 40	318,924,433
Lignes en construction (Annexe XII).	*a*) 17,351,552 70	*a*) 12,610,006 95	*a*) 245,603 07	*a*) 936,403 45	*a*) 3,947,702
Aliénation d'immeubles, subsides, etc. (Annexe II)	*a*) 3,565,254 29	*a*) 3,607,133 50	*a*) 4,207,814 71	*a*) 4,831,160 98	*a*) 5,062,732
B. **Lignes construites à forfait pour compte de l'État :**					
Lignes construites en exécution des conventions-lois des 31 janvier/15 mars 1873 et 21 juillet/25 août 1885, 19 décembre 1876, 1er et 26 juin 1877 et 9-10 juin 1878. . . . — en exploitation(1).	»	»	77,644,905 88	140,379,275 60	144,968,722
— en construction.	»	»	*a*) 12,404,994 12	*a*) 6,090,058 85	*a*) 8,224,292
Parachèvement y relatif (page 127).	»	»	1,107,577 02	5,736,567 53	6,472,895
Ensemble pour lignes de l'État. . .	189,779,143 53	256,208,621 97	374,697,569 79	469,531,562 81	487,600,780
C. **Lignes rachetées :**					
Mons à Manage (capital représentatif des annuités)	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041
Pépinster à Spa (rachat par annuités en 1872 et comptant en 1877)	»	6,514,151 92	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031
Dendre et Waes (— en 1876 — en 1877).	»	»	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069
Saint-Ghislain à Erbisœul	»	»	2,385,000 »	2,385,000 »	2,385,000
Lierre à Turnhout	»	»	»	4,300,000 »	4,300,000
Anvers à la frontière par Esschen (estimation-litige).	»	»	12,500,000 »	12,500,000 »	12,500,000
Marbehan à Virton et à Lamorteau y compris les parachèvements effectués au moyen de retenues faites sur le prix d'achat.	»	»	»	6,928,623 20	6,937,645
Réseau des Flandres. Coût	»	»	17,380,762 72	17,380,762 72	17,380,762
Remboursement des cautionnements. .	»	»	»	61,219 70	61,219
Bassins Houillers (capital représentatif des annuités).	»	»	194,208,800 »	194,208,800 »	194,208,890
Luxembourg. . . . Prise en charge des actions ordinaires (converties en 3 1/2, en 1885).	»	34,628,581 80			
actions de dividende (converties en 3 1/2, en 1885).	»	74,399,400 »	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106
primes (converties en 3 1/2, en 1885).	»	18,327,125 »			
Coût des lignes rachetées. . .	10,525,041 76	144,394,300 48	423,839,811 87	435,129,654 77	435,138,677
Parachèvement prévu lors du rachat (page 127)	»	12,324,517 40	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927
— des lignes rachetées, sur fonds généraux (p. 127)	1,432,018 82	5,324,490 09	15,054,976 60	26,493,610 69	29,149,819
Ensemble pour lignes rachetées (p. 127). . .	11,957,060 58	162,043,307 97	451,996,715 63	474,725,192 62	477,390,423
D. **Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou part de recettes** (p. 121).	1,281,802 38	3,380,598 33	3,296,747 48	6,235,316 46	6,666,517
E. **Dépendances des stations :** excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs, candelabres, machines et outillages des ateliers, éclairage électrique et au gaz, etc. (p 126.)	9,380,917 69	17,362,359 74	23,820,828 93	33,530,010 58	33,930,456
F. **Dépenses générales pour étude de projets de construction**	5,602,700 34	6,424,104 57	7,252,481 55	8,363,982 34	8,540,500
G. **Coût du matériel roulant et des pièces de rechange y relatives :**					
1° Acquis par l'État pour l'ensemble du réseau exploité	58,189,419 35	90,286,797 52	129,827,478 06	185,609,011 43	189,267,028
2° Repris aux compagnies (*voir* détails, p. 127)	2,698,349 24	61,282,238 23	66,569,438 88	67,071,388 24	67,071,388
Ensemble pour le matériel roulant (p. 126).	60,887,768 59	151,569,035 75	196,396,916 94	252,680,399 67	256,338,416
Ensemble des capitaux engagés	278,889,393 11	596,988,028 33	1,057,461,260 32	1,245,066,464 48	1,270,467,095
H. **Intérêts intercalaires des capitaux** . . . . . Lignes en exploitation	6,858,002 99	10,932,659 05	14,801,645 80	16,373,923 95	16,570,374
— en construction.	*a*) 1,495,738 37	*a*) 2,090,980 87	*a*) 3,722 54	*a*) 97,149 43	*a*) 245,562
Total général de premier établissement. .fr.	287,243,134 47	610,011,668 25	1,072,266,628 66	1,261,537,537 86	1,287 283,031
Pour faire ressortir le capital servant de base aux charges du compte d'exploitation, il faut déduire pour lignes en construction et aliénation d'immeubles (*voir* littéras *a* ci-dessus) . fr.	22,412,545 36	18,308,121 32	16,862,134 44	11,954,772 71	17,480,290
Reste capital utile. . . . . .fr.	264,830,589 11	591,703,546 93	1,055,404,494 22	1,249,582,765 15	1,269,802,741

(1) 1° Non compris 2,885,300 francs payés à la Banque de Belgique, a titre d'indemnités, et pris en charge par le Département
Bruxelles au bois de la Cambre; Couillet à Châtelet et Chimay à la frontière française.
2° Non compris fr. 4,173,201-16 représentant le montant pris en charge par le Département des Finances, des diverses indemni
d'Hustière à Gedinne et de Baronville à Eprave.

t frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes ou loyer.

1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.
322,029,390 21	324,760,595 31	334,452,456 63	339,417,548 52	346,026,194 32	349,378,740 66	362,368,061 21	370,473,271 58
5,796,299 30	a) 7,486,950 82	a) 2,716,186 51	a) 3,866,218 31	a) 5,045,928 80	a) 9,645,280 07	a) 9,150,624 30	a) 6,366,436 18
5,172,707 01	a) 5,334,081 83	a) 5,397,249 56	a) 5,439,924 89	a) 5,835,107 09	a) 5,884,585 38	a) 6,146,567 97	a) 6,165,479 08
148,274,816 26	152,237,062 01	155,352,622 31	155,908,757 02	155,935,472 36	156,004,324 10	156,009,124 10	(1)156,009,124 10
6,341,327 42	a) 3,197,578 43	a) 319,300 »	a) »	a) »	»	»	»
6,894,376 11	7,167,691 85	7,546,664 94	8,011,800 44	8,680,365 49	8,944,891 76	9,271,171 78	9,640,762 37
494,508,916 31	500,183,960 25	505,784,479 95	512,644,249 18	521,523,068 06	529,857,821 97	542,945,549 36	548,655,073 31
10,525,041 76							
6,782,031 08							
52,703,069 51							
2,385,000 »							
4,300,000 »							
12,500,000 »	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16
6,937,645 59							
17,380,762 72							
61,219 70							
194,208,800 »							
127,355,106 80							
435,138,677 16							
13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16
31,106,217 »	33,115,751 85	35,824,051 43	38,628,259 75	41,420,544 74	43,508,055 42	46,372,082 69	50,214,857 62
479,346,821 32	481,356,356 17	484,064,655 75	486,868,864 07	489,661,149 06	491,748,659 74	494,612,687 01	498,455,461 94
6,820,960 85	7,287,995 37	7,716,623 67	8,038,196 27	8,463,552 41	8,771,824 66	9,379,977 99	9,766,309 72
34,314,389 33	34,483,413 10	35,114,929 68	36,468,631 22	37,473,614 40	38,216,255 90	39,211,526 31	40,689,728 33
8,561,900 57	9,000,661 87	9,310,163 56	9,594,122 48	9,803,554 48	10,166,476 15	10,521,642 95	10,917,148 15
193,078,426 70	199,182,576 08	206,801,977 55	212,362,827 73	217,974,502 45	219,940,854 53	225,865,733 53	231,407,178 18
67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24
260,149,814 94	266,253,964 32	273,873,365 79	279,434,215 97	285 045,890 69	287,012,242 77	292,937,121 77	298,478,566 42
283,702,803 32	1,298,566,351 08	1,315,864,218 40	1,333,048,279 19	1,351,970,829 10	1,365,773,281 19	1,389,608,505 39	1,406,962,287 87
16,650,546 41	16,749,613 20	17,341,877 56	17,502,907 05	17,909,792 98	18,027,211 05	18,252,771 25	18,627,170 94
417,551 90	a) 651,851 17	a) 323,606 90	a) 411,917 58	a) 303,962 53	a) 419,485 25	a) 544,426 86	a) 552,188 34
300,770,901 63	1,315,967,815 45	1,333,529,702 86	1,350,963,103 82	1,370,184,584 61	1,384,219,977 49	1,408,405,703 50	1,426,141,647 15
17,727,885 63	16,670,462 25	8,756,342 97	9,718,060 78	11,184,998 42	15,949,350 70	15,841,619 13	13.084.103 60
,283,043,016 »	1,299,297,353 20	1,324,773,359,89	1,341,245,043 04	1,358,999,586 19	1,368,270,626 79	1,392,564,084 37	1,413,057,543 55

aances : l'État ayant distrait de l'entreprise les lignes visées par la loi du 26 juin 1877, savoir: Bruxelles à Londerzeel par Zellick ;
yées aux sociétés de construction en raison de ce que l'État a distrait des concessions octroyées, les lignes de Mettet à Hastière,

XI. — *Dépenses de premier établissement du chemin de fer d*

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc.	FOURNITURES SPÉCIALES.	
		BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.
	1	2	3
I. — Lignes construites			
Premier établissemen			
Hôtel de l'admin^on centrale et bureaux intérieurs installés dans l'agglomération bruxelloise, non raccordés au chemin de fer.	»	»	»
Bruxelles à Anvers	6,940,698 71	1,457,031 85	6,491,547 32
Embranchement de Lierre	283,107 59	44,806 24	168,908 85
Installations pour le service des établissements maritimes à Anvers	10,455,795 59	980,099 99	2,550,038 49
Malines à Termonde	1,872,187 57	529,242 15	2,566,509 26
Termonde à Gand (station)	3,824,049 70	589,460 »	2,877,856 97
Ceinture de Gand	4,275,880 70	190,721 24	740,943 16
Gand à Bruges (station) et Bruges (bassin)	4,282,971 96	542,787 44	2,826,266 52
Bruges (station) à Ostende-ville et Ostende-quai	2,774,899 76	595,850 96	2,109,854 68
Gand à Deynze	1.010,668 32	544,498 22	2,495,142 43
Deynze à Courtrai	2,005,209 55	502,101 95	150,241 34
Courtrai à la frontière	2,269,542 47	521,895 70	1,510,372 74
Mouscron à Tournai	2,816,671 42	228,914 94	1,246,040 21
Bruxelles à Louvain	4,715,849 82	548,225 17	1,578,158 64
Malines à Louvain	3,525,857 26	467,267 24	1,949,941 66
Louvain à Tirlemont	5,081,161 99	505,581 90	1,514,099 08
Tirlemont à Ans	6,401,163 20	697,746 15	3,133,017 90
Ans à Liége (Guillemins) et à la Meuse	5,020,544 70	187,181 96	1,054,565 70
Pont du Val-Benoit	1,451,745 97	»	»
Liége-Guillemins à Liége-Longdoz et gare de Kinkempois	9,581,571 05	152,543 15	507,667 92
De la Meuse à la frontière prussienne	22,670,591 16	849,688 09	3,429,675 02
Landen à Saint-Trond et à Hasselt	868,396 81	65,967 62	509,720 67
Bruxelles-Midi à Tubize	4,668,856 65	495,973 22	1,695,569 75
Tubize à Soignies	4,116,102 65	215,651 92	1,508,206 97
Soignies à Mons	4,117,577 11	586,129 50	1,986,504 62
Mons à la frontière française	3,668,564 55	557,012 84	1,618,289 76
Ceinture. de Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi	5,795,994 56	200,566 65	1,000,954 71
Ceinture. Bruxelles-Nord à Bruxelles-Quartier-Léopold	2,692,161 52	5,240 61	82,205 22
Bruxelles à Luttre (par Waterloo)	11,925,696 78	901,499 55	2,708,658 80
Blaton à Ath	1,995,777 94	160,954 55	445,190 24
Braine-le-Comte à Charleroy	7,925,977 19	857,024 15	5,961,251 20
A reporter	148,810,249 85	12,487,442 05	55,592,979 81

État, effectuées depuis le 1er mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1895.

STATIONS, bâtiments, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers. 4	Totaux. 5	*Observations.*
rectement par l'État.		
parachèvement.		
7,249,302 47	7,249,302 47	
8,105,261 68	42,994,539 56	
308,281 80	805,104 28	
2,750,888 51	26,716,820 38	
1,145,070 72	6,113,009 70	
6,383,829 76	13,675,196 43	
2,419,469 20	7,627,014 30	
3,573,514 03	11,225,539 93	
1,058,510 20	9,337,115 40	
195,987 80	4,042,296 77	
2,031,955 41	4,507,508 25	
919,475 90	4,821,284 81	
5,596,723 50	7,888,350 07	
98,168 78	6,540,402 41	
1,858,267 84	8,601,514 »	
,553,226 52	8,454,069 49	
,399,238 75	12,631,165 98	
,607,619 09	9,869,711 45	
»	1,451,743 97	
,614,207 77	13,855,589 87	
,945,587 75	31,865,142 »	
697,247 95	1,959,335 05	
,526,584 »	14,386,783 38	
661,096 04	7,301,057 58	
857,654 74	12,527,465 77	
423,169 60	8,046,856 75	
117,495 56	8,113,011 46	
196,079 91	2,975,687 26	
857,751 45	16,393,586 58	
132,577 80	2,752,480 31	
015,809 12	19,740,041 64	
297,853 65	534,188,505 52	

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc. 1	FOURNITURES SPÉCIALES. BILLES. 2	RAILS ET ACCESSOIRES. 3
Report.	148,810,249 83	12,487,442 05	53,592,979 81
Charleroy à Namur	6,773,251 04	850,464 64	3,229,668 85
Libramont à Bertrix.	1,202,874 87	180,283 84	415,944 12
Chemin de fer de la Vallée de l'Amblève	12,428,205 56	502,301 61	616,462 95
Anvers à la frontière hollandaise par Boxtel (abandonnée) . .	261,370 31	»	3,529 »
Audenarde à Orroir	1,322,832 54	108,836 48	205,454 55
Wavre à Jodoigne par Gastuche (abandonnée).	16,922 63	»	»
Saint-Aubin à Ermeton-sur-Biert	955,379 69	49,963 90	19,733 52
Gedinne à la Lesse (Houyet)	2,038,434 20	86,947 20	147,224 29
Aubel à Bleyberg	1,050,617 57	71,818 01	107,647 33
Wanlin à Anseremme. — Anseremme à Yvoir (2e voie en communauté). — Anhée à Anhée (jonction) (2e voie). — Raccordement d'Anhée à la ligne N. B. vers Yvoir	6,417,089 52	88,827 76	9,913 21
Raccordement entre les lignes de Mons à Manage et d'Escaussines à Erquelinnes	420 »	»	»
Malines à Anvers-Sud (par Wilryck)	2,586,366 12	89,514 11	124,074 55
Ciney à Yvoir.	1,877 17	»	»
Blaton à Quevaucamps.	22,372 92	27,396 37	»
Approvisionnements à pied d'œuvre	»	52,625 74	»
Total.	183,888,263 97	14,376,421 71	58,472,631 9
A déduire : Avance pour approvisionnement de rails.	»	»	2,000,000
Totaux.	183,888,263 97	14,376,421 71	56,472,631 9

II. Lignes concédées à des compagni

a), *moyennant* 50 p. %

			Parachèvem
Braine-le-Comte à Gand	373,082 97	57,230 33	284,610
Tournai à Jurbise.	473,941 74	43,719 68	370,862
Hal à Ath et Tournai à Blandain.	580,538 32	85,000 71	444,208
Plateaux de Herve.	97,932 63	138,817 09	402,439
Landen à Ciney.	274,213 77	25,638 53	396,202
Jonction Belge-Prussienne	351,707 68	5,145 48	37,227
Totaux.	2,151,417 11	355,551 82	1,935,551

b), *moyennant redev*

			Parachèvem
Spa à la frontière Grand'Ducale	302,389 24	95,460 26	401,535

STATIONS, bâtiments, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers. 4	Totaux. 5	*Observations.*
19,297,833 63	334,188,505 32	
8,676,731 70	19,510,136 23	
136,205 73	1,955,508 56	
104,321 44	13,451,291 56	
»	264,899 31	
27,456 70	1,664,580 27	
»	16,922 63	
»	1,025,076 91	
»	2,272,605 69	
»	1,230,082 91	
5,300 »	6,521,130 49	
»	420 »	
»	2,799,954 76	
»	1,877 17	
»	49,769 29	
»	52,625 74	
128,267,869 20	385,005,186 84	
»	(1) 2,000,000 »	(1) *Voir* renvoi n° 1 de l'annexe IV de 1893.
128,267,869 20	385,005,186 84	

t exploitées par l'État :

t recette brute.

ulement.

218,822 89	933,747 17
1,206,270 92	2,094,794 77
257,232 42	1,366,980 10
298,241 71	937,430 69
1,284,081 28	1,980,136 44
760,111 86	1,154,192 12
4,024,761 08	8,467,281 29

219,600 *francs l'an* (2). (2) Jusqu'à fin 1893, cette redevance a été de 500,000 francs par an.

ulement.

499,845 50	1,299,028 43

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc. 1	FOURNITURES SPÉCIALES. BILLES. 2	RAILS ET ACCESSOIRES. 3
III. Lignes rachetées au comptan			
			Parach
Mons à Manage	1,019,259 11	516,292 40	1,421,234 15
Lignes du Grand-Luxembourg	7,884,907 78	1,912,862 13	8,447,652 65
Pepinster à Spa	91,859 78	21,735 55	86,957 63
Dendre et Waes	889,856 45	52,174 06	924,747 82
Saint-Ghislain à Erbisœul	75,145 74	18,137 05	66,888 56
Lierre à Turnhout	171,450 19	28,047 71	112,715 90
Anvers à la frontière par Esschen	2,507,383 84	159,079 89	218,210 18
Marbehan à Virton et à Lamorteau	638,538 64	106,933 88	283,058 50
Ensemble	13,278,381 53	2,815,262 67	11,561,465 39
Réseau des Flandres. — Bruges à Heyst	113,130 98	23,982 45	209,511 16
Deynze à Furnes et Furnes à la frontière	735,710 74	16,515 58	103,887 02
Ostende à Armentières	372,114 85	1,066 28	17,064 85
Lokeren à Moerbeke-Waes et Eecloo à Saint-Gilles-Waes	104,430 20	1,941 61	65,066 30
Dixmude à Nieuport et Anseghem à Ingelmunster	115,596 98	29,244 18	98,212 50
Ensemble	1,440,983 75	72,750 08	493,741 83
Réseau des Bassins Houillers du Hainaut. — Tirlemont à Namur	209,899 41	66,866 52	218,662 14
Tamines à Landen	266,341 35	20,175 03	129,972 36
Denderleeuw à Courtrai, Courtrai à Renaix, Alost à Burst	471,325 18	38,668 53	180,849 91
Manage à Wavre	404,542 94	18,924 76	148,227 05
Tournai à Basècles, Péruwelz vers Anzin	134,781 92	182,636 12	258,453 75
Gand à Saint-Ghislain	443,517 61	135,886 01	793,895 68
Embranchement des lignes du Flénu et de Saint-Ghislain	737,075 92	278,792 82	739,759 »
Manage à Buvrinnes-Mont, Bascoup à Trazegnies, Piéton à Leval	130,291 87	35,989 62	56,020 39
Écaussines à Erquelinnes	350,076 65	325,247 48	1,128,055 33
Mons à Bonne-Espérance	118,650 58	7,419 20	82,457 04
Baume à Marchiennes et raccordements	213,047 99	266,786 80	492,882 96
Luttre à Gosselies (ville), Gilly-Sart-Allet à Chatelineau, Piéton à Trazegnies, Trazegnies à Courcelles (Centre)	102,522 22	17,644 15	265,085 25
Houdeng à Soignies	28,661 75	»	150,482 23
Nivelles à Fleurus, à Gilly-Sart-Allet et à Châtelineau	50,101 96	1,039 97	87,898 28
Berzée à Beaumont	16,535 09	26,620 79	20,434 57
Blaton à Bernissart	13,773 19	7,016 38	10,332 60
Anvers-Sud à Boom par Hoboken, Wilryck et Contich	26,378 05	20,690 55	71,320 21
Dour à Quiévrain	14,118 51	»	»
Ensemble	3,731,642 19	1,448,404 73	4,814,788 77
TOTAUX	18,451,007 47	4,336,417 48	16,869,995 99

STATIONS, bâtiments, CONSTRUCTIONS diverses, épendances et ateliers. 4	Totaux. 5	COUT des LIGNES. 6	Totaux. 7	*Observations.*
moyennant annuités.				
ment.				
2,355,067 99	5,311,853 65	10,525,041 76	15,836,895 41	(1) Dont prélevé sur le prix d'achat. . . . . fr. 160 75 Report de la colonne 6 . . . . 4.299.839 25 Prix d'achat. fr. 4,300,000 »
7,846,875 77	26,092,298 53	127,353,106 80	153,447,405 13	
219,094 88	419,647 84	6,782,031 08	7,201,678 92	
2,730,713 11	4,597,471 44	52,703,069 51	57,300,540 95	(2) Y compris des paracchèvements à concurrence de . . . . . 860,375 85 payés à l'aide de retenues faites sur le prix de rachat. Report de la colonne 6 . . . . 6,077,269 74 Prix d'achat. fr. 6.937,645 59
1,438 07	161,609 42	2,385,000 »	2,546,609 42	
277,049 20	(1) 589,263 »	4,299,839 25	4,889,102 25	
368,578 69	3,253,252 60	12,500,000 »	15,753,252 60	
162,697 68	(2)1,191,228 70	6,077,269 74	7,268,498 44	
13,961,515 39	41,616,624 98	222,627,358 14	264,243,983 12	(3) Savoir : *a*) Parachèvement prévu lors du rachat (p. 127). . . . . 13,101,927 16 *b*) Parachèvement supplémentaire sur fonds généraux. . . . 49,861,820 41
645,541 91	992,166 48			*c*) Dépense pour Lierre à Turnhout imputée sur le prix d'achat. 160 75 *d*) Parachèvement de la ligne de Virton imputé sur le prix d'achat. 860,375 85 Total conforme. fr. 63,824,284 17
388,446 79	1,244,560 13			
522,110 83	912,356 81	17,441,982 42	21,305,588 88	
115,505 16	286,943 27			(4) En ajoutant au montant de fr. 434,278,140 56 *c* ci-dessus . . . . . 160 75 *d* id. . . . . 860,375 85 on obtient (p. 127). . . . fr. 435,138,677 16 coût des lignes rachetées.
184,526 11	427,379 77			
1,856,130 80	3,863,606 46			
803,223 61	1,298,651 68			(5) Déficit de fr. 353,037-21 laissé fin 1872, par la Compagnie du Luxembourg et payé par l'Etat.
739,743 26	1,156,232 »			
811,874 40	1,302,718 02			
421,315 39	993,010 14			
291,596 69	847,468 48			
1,320,942 27	2,694,241 57			
581,498 35	2,337,126 09			
889,771 72	1,112,073 60			
723,240 97	2,524,620 45			
406,497 22	615,024 04	194,208,800 »	212,552,852 73	
963,117 17	1,935,834 92			
66,919 64	452,171 26			
6,076 58	185,220 56			
86,886 62	225,926 83			
122,141 42	185,731 87			
6,205 83	37,328 »			
42,084 41	160,473 22			
66,081 49	80,200 »			
3,349,217 04	18,344,052 73			
4,166,863 23	(3)63,824,284 17 (5) 353,037 21	(4)434,278,140 56	498,102,424 73 (5) 353,037 21	

DÉSIGNATION DES SECTIONS.		EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc. 1	FOURNITURES SPÉCIALES. BILLES. 2	RAILS ET ACCESSOIRES. 3
IV. — Lignes construites à forfait				
Premier établissement				
Convention-loi des 31 janvier 15 mars 1873. Convention-loi des 21 juillet-25 août 1883.	Athus à Gedinne (*voir* suite p. 130).	229,851 99	35,555 77	274,675 67
	Gembloux à Jemeppe-sur-Sambre, Tamines à Mettet et Mettet à Anhée-jonction. . . .	152,434 12	22,454 94	383,725 97
	Jemelle à Wanlin (*voir* suite p. 130)	184,543 53	946 43	37,585 31
	Bastogne à Gouvy et Bastogne vers Wiltz . .	1,750,271 32	1,651 »	20,751 62
	ENSEMBLE.	2,317,100 96	60,588 14	718,538 57
Convention-loi du 19 décemb. 1876.	Tirlemot à Diest et à Moll	155,911 61	5,056 26	70,840 22
	Neerlinter à Saint-Trond et à Tongres. . . .	50,828 46	6,751 61	116,828 14
	ENSEMBLE.	206,740 07	11,807 87	187,668 36
Convention-loi du 10 juin 1878. — Battice à Aubel.		33,180 07	37,146 92	87,410 33
Convention-loi des 25 avril-3 juin 1870 et des 1er-26 juin 1877	Boom à Termonde, Sottegem à Ellezelles. . .	70,955 32	51,119 21	191,666 21
	Alost à Hoboken (par Opwyck et Boom). . .	34,534 »	4,502 07	90,542 »
	Renaix à Tournai (par Pecq)	35,823 58	515 11	36,250 94
	Tournai à la frontière vers Orchies	40,972 22	»	27,143 63
	Antoing à la frontière vers Saint-Amand. . .	22,554 41	38,329 82	62,472 38
	Tubize à Écaussines (par Virginal), Lembecq à Braine-l'Alleud	45,442 43	21,101 07	102,292 26
	Jette à Termonde (par Assche)	46,518 38	59,096 45	254,185 29
	Bassilly à Renaix (par Lessines).	9,571 86	106,613 51	261,932 »
	Ath à Saint-Ghislain (par Waudignies). . . .	85,102 02	4,829 62	38,488 65
	Etterbeek à Tervueren.	19,682 40	90,844 97	218,227 60
	Couillet à Jamioulx	4,456 86	40,117 21	20,213 12
	Mettet à Acoz	13,262 98	1,897 64	16,571 49
	Tubize à Rebecq-Rognon et embranchements.	10,578 39	5,869 78	23,700 55
	Avelghem à Herseaux et à la frontière. . . .	11,506 61	108,327 93	256,282 06
	Dour à Audregnies et à la frontière	23,470 37	83,356 56	196,875 48
	Beaumont à Chimay, Mont-Sainte-Geneviève à Thuillies, Buvrinnes-Mont, à Faurœulx, raccordements de Peissant et de Merbes-Sainte-Marie, Trazignies à Luttre, Courcelles (centre) à Roux, à Jumet et à Gosselies (ville)	191,649 90	80,093 08	311,715 33
	Gosselies (ville) à Gilly-Sart-Allet, Marcinelle à Vieux Campinaire (par Ransart), La Providence à La Planche.	105,640 52	26,021 28	112,840 22
	ENSEMBLE.	774,522 25	722,635 31	2,221,399 17
	TOTAUX.	3,328,543 35	832,178 24	3,215,016 45

STATIONS, bâtiments, CONSTRUCTIONS diverses, épendances et ateliers.	Totaux.	PAIEMENTS effectués en titres de la Dette publique.	Totaux.	*Observations.*
4	5	6	7	
our compte de l'État (1).				
parachèvement.				
1,559,088 63	2,099,152 06			(1) Les sommes reprises aux colonnes 1 à 5 représentent les paiements faits en *espèces* sur le prix du forfait, ainsi que les dépenses de parachèvement sur fonds généraux. Celles de la colonne 6 représentent la valeur des *titres* remis comme prix du forfait aux sociétés de construction.
205,969 09	766,584 12	40,839,612 51	46,644,598 77	
73,892 48	296,767 75			
869,808 39	2,642,482 33			
2,708,758 59	(2) 5,804,986 26			(2) Savoir :
				1° Parachèvement sur fonds généraux . . . . . .fr. 2,787,298 87
803,619 97	1,035,428 06	14,229,282 78	16,150,441 53	2° Payement en espèces sur le prix du forfait . . . . .fr. 3,017,687 39
711,322 48	885,730 69			Report de la colonne 6 . .fr. 40,839,612 51
1,514,942 45	(3) 1,921,158 75			Prix du forfait. . . . .fr. 43,857,299 90
100,648 90	238,386 22	2,632,365 75	2,890,751 97	
				(3) Savoir :
128,965 18	442,705 92			1° Parachèvement sur fonds généraux . . . . . .fr. 1,780,541 53
35,617 61	165,195 68			
18,824 35	91,413 98			2° Payement en espèces sur le prix du forfait . . . . .fr. 140,617 22
51,828 09	119,943 94			Report de la colonne 6 . .fr. 14,229,282 78
19,699 66	145,056 27			Prix du forfait. . . . .fr. 14,369,900 »
				(4) Savoir :
81,764 70	250,600 46			1° Parachèvement sur fonds généraux . . . . . .fr. 4,814,535 75
21,408 37	381,208 49			
8,833 45	386,750 82			2° Payement en espèces sur le prix du forfait. . . . .fr. 254,499 40
186,334 49	314,754 76			Report de la colonne 6 . .fr. 94,895,059 05
45,072 58	373,827 55			Prix du forfait. . . . .fr. 95,149,558 45
				(5) Savoir :
41,041 42	105,828 61	94,895,059 05	99,964,094 20	1° Parachèvement sur fonds généraux . . . . . .fr. 9,640,762 37
20,842 93	52,575 04			2° Payement en espèces sur le prix du forfait . . . . .fr. 3,417,604 01
15,681 25	55,829 95			Report de la colonne 6 . .fr. 152,591,520 09
85,868 61	461,985 21			Prix du forfait. . . . .fr. 156,009,124 10
45,596 85	349,299 24			déduction faite de fr. 7,058,701-16. (*Voir* le renvoi (1) de l'annexe X.)
224,473 63	807,931 94			
321,625 27	566,127 29			
1,353,478 42	(4) 5,069,035 15			
5,677,828 56	(5)13,053,566 58	152,596,320 09	165,649,886 47	

V. — Matériel fixe des stations et ateliers.

Excentriques, bois, rails mobiles, croisements, signaux, etc.	fr.	30,501,005 04
Réservoirs		731,144 62
Colonnes hydrauliques et machines à pomper		487,370 84
Candélabres, réverbères, tuyaux à gaz et à eau		2,189,131 55
Machines à vapeur des ateliers		1,372,982 51
Enclumes, étaux, creusets, burins		866,554 82
Pompes à incendie		193,826 02
Pavés		4,527,712 95
	Fr.	40,689,728 33

VI. — Dépenses générales.

Personnel	fr.	7,452,492 32
Frais de bureau, impressions, reliures		746,777 15
Études de projets, levées de plans, etc.		553,663 76
Mobilier, instruments, etc.		1,902,510 70
Secours		14,282 90
Dépenses imprévues et extraordinaires		247,421 34
	Fr.	10,917,148 15

VII. — Matériel de traction et de transport.

Matériel de traction.	Locomotives et accessoires	fr. 120,428,422 80	122,446,284 61
	Pièces de rechange	2,017,861 81	
Matériel de transport.	Voitures, wagons et approvisionnem^{ts} y relatifs	161,291,022 40	167,585,913 65
	Objets de consommation pour le G^{d}-Luxemb.	255,857 26	
	Métaux, fers divers, etc.	2,828,901 29	
	Main-d'œuvre de construction	3,212,132 70	
Engins de pesage de chargement, etc.	Bascules et poids	232,735 15	7,896,754 64
	Grues, crics, cabestans, arbres, pompes, tours, outils, etc.	6,953,701 86	
	Objets de ferblanterie, chaufferettes, tricycles, transbordeurs	710,317 63	
Dépenses diverses.	Brouettes, charrettes et canots	247,151 39	549,613 52
	Paniers pour le transport de marchandises	102,320 58	
	Transport de matériel anglais	84,104 86	
	Chevaux et harnais repris aux Bassins houillers du Hainaut	26,175 17	
	Caisses de secours, brancards, etc.	89,861 52	
	Totaux	fr.	298,478,566 42

RÉCAPITULATION.

SERVICES.	LIGNES ET STATIONS. — LIGNES construites ou rachetées.	PARACHÈVEMENTS — spéciaux prévus lors du rachat.	PARACHÈVEMENTS — ordinaires sur fonds généraux.	Totaux.	MATÉRIEL roulant acquis ou racheté par l'État.	Ensemble.
I. *Chemins de fer construits directement par l'Etat.*						
Valr des lignes. fr. 383,005,186 84 Matériel fixe des stations et ateliers . 40,689,728 33 Dépenses générales. 10,917,148 15	434,612,063 32			434,612,063 32	231,407,178 18	666,019,241 50
II. *Chemins de fer exploités moyennant redevance ou parts de recettes*	»	»	9,766,309 72	9,766,309 72	»	9,766,309 72
III. *Chemins de fer construits à forfait pour compte de l'État.*						
a) Convention-loi des 31 janvier-15 mars 1873.	43,857,299 90	»	2,787,298 87	46,644,598 77	»	46,644,598 77
b) Convention-loi des 31 juillet-25 août 1885.						
c) Convention-loi du 19 décembre 1876. (Tirlemont à Diest et à Moll; Neerlinter à Saint-Trond et à Tongres).	14,369,900 »	»	1,780,541 53	16,150,441 53	»	16,150,441 53
d) Conventions-lois des 25 avril-3 juin 1870 et des 1er-26 juin 1877.	95,149,558 45	»	4,814,535 75	99,964,094 20	»	99,964,094 20
e) Convention-loi des 9-10 juin 1878 (Battice à Aubel)	2,632,365 75	»	258,386 22	2,890,751 97	»	2,890,751 97
Ensemble(1). . .	156,009,124 10	»	9,640,762 37	165,649,886 47	»	165,649,886 47
IV. *Chemins de fer rachetés par l'Etat.*						
Mons à Manage	10,525,041 76	»	5,311,853 65	15,836,895 41	2,698,349 24	18,535,244 65
Grand Luxembourg.	127,355,106 80	9,739,334 31	16,352,964 02 353,037 21	153,800,442 34	(2) 33,685,258 53	187,485,700 87
Pepinster à Spa.	6,782,031 08	»	419,647 84	7,201,678 92	»	7,201,678 92
Dendre et Waes.	52,703,069 51	»	4,597,471 44	57,300,540 95	»	57,300,540 95
Saint-Ghislain à Erbisœul	2,385,000 »	62,592 85	99,016 57	2,546,609 42	393,666 34	2,940,275 76
Lierre à Turnhout	4,300,000 »	»	589,102 25	4,889,102 25	233,566 48	5,122,668 73
Anvers à la frontière vers Esschen.	12,500,000 »	»	3,253,252 60	15,753,252 60	»	15,753,252 60
Hesbaye-Condroz.	»	»	»	»	225,153 81	225,153 81
Marbehan à Virton	6,937,645 59	»	330,852 85	7,268,498 44	268,382 88	7,536,881 32
Flandres.	17,441,982 42	300,000 »	3,563,606 46	21,305,588 88	1,608,737 28	22,914,326 16
Bassins houillers du Hainaut. . .	194,208,800 »	3,000,000 »	15,344,052 73	212,552,852 73	27,960,273 68	240,513,126 41
Ensemble. . .	435,138,677 16	13,101,927 16	50,214,857 62	498,455,461 94	67,071,588 24	565,526,850 18
TOTAUX. . .	1,108,483,721 45				298,478,566 42	1,406,962,287 87

Intérêts intercalaires des capitaux pendant la construction des lignes . . . . . fr. 19,179,359 28

Dépenses de premier établissement en général 1,426,141,647 15

A déduire (Annexe II) { Aliénations d'immeubles, subsides, etc. . . . . fr. 6,165,479 08
Travaux en cours d'exécution . . . . . 6,918,624 52 } 13,084,103 60

Reste, pour lignes exploitées, un *capital utile* comme à l'annexe X, de. . . . . fr. 1,413,057,543 55

(1) Déduction faite de fr. 7,038,701-16, *voir* annexe X, renvoi (1).

(2) Savoir : 1° Matériel repris . . . . . fr. 17,336,956 01
2° Matériel commandé par la Compagnie et pris en charge par l'État . . 13,113,702 90
3° Acquisition de pièces de rechange y relatives 3,232,599 62

N° XII. — *Lignes en construction et sections livrées à l'exploitation.*

LIGNES DÉCRÉTÉES.	Coût des sections livrées en 1894	Dépensé pour lignes en construction, de l'origine à fin 1894	Dépensé pour lignes en construction, pendant l'année 1895.	ENSEMBLE.	DÉSIGNATION DES SECTIONS livrées en 1895 ou encore en construction.	Coût approximatif des sections livrées en 1895.	Dépensé pour lignes encore en construction fin 1895.
	1	2	3	4	5	6	7
Wanlin à Anseremme. Communauté avec la ligne de Namur à Givet, entre Anseremme et Yvoir. Raccordement d'Anhée vers Yvoir.	(1) 2,000,000 »	4,083,644 35	747,393 75	4,831,038 10	Houyet à Anseremme Anseremme à Dinant (en communauté). Anhée (jonction) à Yvoir Raccordement d'Anhée vers Yvoir.	—	4,831,038 10
Gedinne à Houyet	—	1,983,077,44	437,306 23	2,420,383 67	Gedinne à Beauraing Beauraing à Houyet	— 2,120,000 »	300,383 67 —
Saint-Aubin à Ermeton-sur-Biert. Communauté avec la ligne de Morialmé à Givet.	—	1,025,972 26	94,332 88	1,120,305 14	Saint-Aubin à Florennes (État) Florennes (État) à Stave Stave à Ermeton-sur-Biert	— 530,000 » 580,000 »	10,305 14 — —
Ciney à Yvoir	—	10,482 85	14,235 32	24,718 17	Ciney à Yvoir	—	24,718 17
Aubel à Bleyberg et aménagement de la station de Bleyberg	—	1,197,471 56	92,098 20	1,289,569 76	Aubel à Bleyberg	1,289,569 76	—
Bruxelles à Anvers (sud) et aménagement des stations de Malines et de Muysen.	(2) 1,689,000 »	849,659 66	331,903 37	1,181,563 03	Wilryck à Bruxelles	—	1,181,563 03
Blaton à Quevaucamps	—	316 18	53,111 89	53,428 07	1re section de Blaton à Quevaucamps. 2e » » »	35,000 » —	— 18,428 07
TOTAUX	3,689,000 »	9,150,624 30	1,770,381 64	10,921,005 94		4,554,569 76	6,366,436 18
Intérêts intercalaires y relatifs	164,850 59	—	19,110 24	854,306 56		302,118 22	552,188 34
Intérêts des capitaux de la colonne 2.	—	544,426 86	290,769 46				
	3,853,850 59	9,695,051 16	2,080,261 34	11,775,312 50		4,856,687 98	6,918,624 52

(1) Wanlin à Houyet, 2,000,000 + 113,794.25 = 2,113,794,25. — (2) Anvers à Wilryck, 1,689,000 + 51,056.34 = 1,740,053.34.

N° XIII. — *Développement des lignes exploitées à double et à simple voie.*

		DATES des reprises	1894.	1895.		
				DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE.	ENSEMBLE.
A. Lignes construites	directement par l'État. .	—	776,459	(1) 658,036	(2) 150,350	808,386
	à forfait pour son compte	—	701,846	15,120	688,426	703,546
B. Lignes rachetées moyennant annuités à servir jusqu'au terme des concessions.	Mons à Manage.	1 janv. 1857	30,142	25,001	5,141	30,142
	Luxembourg (3)	1 janv. 1873	308,833	234,320	74,612	308,932
	Bassins-Houillers (4) . .	1 janv. 1871	643,075	109,144	531,061	640,205
			982,050	368,465	610,814	979,279
C. Lignes rachetées comptant.	Pepinster à Spa (5) . . .	16 sept. 1872	12,453	»	12,453	12,453
	Dendre-et-Waes (6) . . .	9 juin 1853	104,235	103,708	527	104,235
	Lignes des Flandres . .	1 janv. 1878	240,569	»	240,569	240,569
	Saint-Ghislain à Erbisœul	16 sept. 1879	9,242	»	9,241	9,241
	Anvers à la frontière néerlandaise.	1 juillet 1880	26,911	26,911	»	26,911
	Marbehan à Virton . . .	15 mars 1881	31,853	»	31,853	31,853
	Lierre à Turnhout . . .	1 mars 1882	37,196	»	37,196	37,196
			462,459	130,619	331,839	462,458
Longueur totale des lignes appartenant à l'État . .		»	2,922,814	1,172,240	1,781,429	2,953,669
D. Lignes exploitées par l'État moyennant parts de recettes ou loyer jusqu'à l'expiration du terme des concessions.	Tournai à Jurbise. . . .	14 juillet 1847	42,143	42,143	»	42,143
	Hal à Ath et Tournai à la frontière.	1 déc. 1865	43,701	43,714	»	43,714
	Braine-le-Comte à Gand.	5 janv. 1867	56,376	56,376	»	56,376
	Jonction belge-prussienne	29 juillet 1872	18,552	16,134	2,420	18,554
	Plateaux de Herve . . .	25 juillet 1872	34,114	»	34,131	34,131
	Spa à la frontière Grand-Ducale.	16 sept. 1872	54,749	»	54,822	54,822
	Hesbaye-Condroz. . . .	22 nov. 1875	74,351	»	74,351	74,351
			323,986	158,367	165,724	324,091
E. Tronçons de voies appartenant à des compagnies et exploités en commun avec l'État (7).		»	14,154	2,282	11,872	14,154
F. Sections de compagnies, empruntées en transit par l'État (8).		»	28,750	1,000	27,750	28,750
Longueur totale exploitée par l'État		»	3,289,704	1,333,889	1,986,775	3,320,664

(1) Non compris la ligne de Landen à Saint-Trond, soit 10k,220, cédée gratuitement en 1856 à la Société concessionnaire de Landen à Hasselt.

(2) Y compris 2k,382 raccordement de Mons-Midi à Ciply exploité par l'État et à son profit exclusif, c'est-à-dire sans devoir payer de redevance à la Compagnie propriétaire.

(3) Cette ligne peut être considérée comme rachetée comptant en 1885, par suite du remboursement ou de la conversion en titres 3 1/2, des obligations et des actions privilégiées de la Compagnie, dont l'État avait assumé le service des intérêts et de l'amortissement depuis le 1er janvier 1873.

(4) Racheté par annuités le 1er janvier 1877 (*voir* page 317 du Compte rendu de 1878).

(5) Racheté par annuités en 1872 et comptant le 1er janvier 1877, loi du 23 juin 1877.

(6) — — en 1876 — le 1er mai 1877, —

(7) Savoir, voies communes dans les stations de Diest, Moll, Saint-Trond, Tongres, Ingelmunster, Thielt, Lichtervelde, Thourout, Comines, Ransart, Erquelines, Lobbes, Chimay, Berzée, Fleurus, Jamioulx, Acoz, Willebroek, Puers, Saint-Gilles-Waes, Zelzaete et Eecloo.

(8) Sections de Deynze à Thielt, d'Ypres à Comines et de Frameries à Cruchet-Picquery. (*Voir* p. 17 de 1893.)

N° XIV. — *Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1895.*

A. **Rails et billes.**

			1895. Voies principales	1895. Voies accessoires.	1895. Ensemble.	1894.
Longueur en mètres courants.	Rails en acier.	Vignole de 52 kilog.	2,119,199	9,879	2,129,078	1,851,380
		» de 38 »	6,194,605	1,816,870	8,011,475	8,051,279
		Hilff de 29 kilog.	»	226,318	226,318	227,675
		divers de 7, 18, 21, 30 et 32k.	28,621	22,359	50,980	57,595
		Ensemble.	8,342,425	2,075,426	10,417,851	10,188,129
	Rails en fer		769,508	1,819,305	2,588,813	2,733,590
		Total.	9,111,933	3,894,731	13,006,664	12,921,719
Nombre.	Billes	en chêne	5,472,468	1,587,067	7,059,535	6,937,412
		en sapin	101,988	237,587	339,575	371,207
		en hêtre	17,126	»	17,126	17,126
		Total.	5,591,582	1,824,654	7,416,236	7,325,745

B. **Voies métalliques.**

Longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques.

SYSTÈMES de VOIES MÉTALLIQUES.	Années d'acquisition.	Longueurs acquises (1).	RESTANT EN SERVICE au 31 décembre 1895. Voies principales (1)	Voies accessoires (1)	Ensemble.	1894.	*Observations.*
Longrines Hilff	1876	49,952	»	91,517	91,517	84,671	
—	1877	75,188					
		125,140	»	91,517	91,517	84,671	
Longrines et traverses Deserres et Battig.	1878	1,000	»	141	141	721	
Traverses de Soignies	1878	1,715	»	1,093	1,093	1,576	
— de Wautherin	1879	103,525	35,006	54,335	89,341	105,231	40k.17 par traverse.
— —	»	47,993					
		154,233	35,006	55,569	90,575	107,528	
Traverses A en acier, mod. Joste	1886	(2)28,550	27,018	468	27,486	27,780	Type néerl. 75 k. par traverse.
— B — Braet.	—	26,250	23,414	1,869	25,283	24,017	Type néerl. 75 k. par traverse.
— C — Bernard	—	5,625	1,165	2,716	3,881	2,443	Type néerl. 105 k. par traverse.
		60,425	51,597	5,053	56,650	54,240	(1) Mètres courants de voie simple.
ENSEMBLE.		339,798	86,603	152,139	238,742	246,439	(2) Dont 2,300 traverses réduites du L. L. pesant 55 kil. pièce.

N° XV. — a. *Profil et courbes des voies principales.*

		Longueur.	En p. °/₀.
Pentes et rampes	de 1 à 5 millimètres par mètre	2,265,762	48.99
	au-dessus de. 5 jusqu'à 10 mill. par mètre	849,384	18.37
	au-dessus de. 10 — 15 — —	453,385	9.80
	au-dessus de. 15 — 20 — —	283,344	6.13
	au-dessus de. 20 — 30 — —	40,637	0.88
	au-dessus de 30 millimètres par mètre	843	0.02
Paliers		731,448	15.81
Sections empruntées aux compagnies (*voir* annexe XIII)		29,750	»
	(1)	4,654,553	100. »
Alignements droits		3,012,993	65.15
Courbes à rayon	de 200 mètres et moins	21,692	0.47
	de plus de. 200 à 300 mètres	62,921	1.36
	de plus de. 300 à 500 —	328,737	7.11
	de plus de. 500 à 700 —	176,739	3.82
	de plus de. 700 mètres	1,021,701	22.09
Sections empruntées aux compagnies (*voir* annexe XIII)		29,750	»
	(1)	4,654,553	100. »

(*Voir,* annexe XXVIII de 1891, le profil par section de voie.)

b. *Signaux de différents systèmes établis sur les longueurs ci-après :*

GROUPES DE LIGNES ayant pour CENTRE DE SERVICE	LONGUEUR DES LIGNES ARMÉES		NOMBRE de stations et de bifurcations pourvues		NOMBRE de signaux d'aiguille.	NOMBRE de dromoscopes.	NOMBRE de dromopétards.
	du block system.	de grosses sonneries.	de signaux enclanchés.	de signaux non enclanchés.			
Bruxelles-Nord	154,680m	106,703m	32	66	1	14	12
Liége	122,216	114,522	31	88	5	23	27
Gand	192,598	78,329	24	93	»	15	22
Tournai	102,712	82,395	25	76	1	9	23
Mons	50,023	39,180	33	38	»	6	8
Bruxelles-Midi	125,021	72,382	59	74	2	7	28
Binche	42,550	19,013	24	54	»	4	11
Namur	119,179	44,599	25	59	»	12	7
Arlon	125,467	69,668	14	57	10	8	10
Anvers	69,300	»	30	50	»	3	17
	1,103,746m	626,791m	297	635	19	101	165

(1) Non compris les 2,096,928 mètres de voies accessoires d'évitement et de manœuvre.

N° XVI. — *Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre au 31 décembre 1895.*

Service des voies et travaux.

DÉSIGNATION DES OBJETS.		NEUFS.	REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.
Rails	en acier de 52 kilog. *	250,806 »	21,900 »	1,770 »	274,476 »
	en acier de 38 — . .	253,115 »	1,155,038 »	68,566 »	1,476,719 »
	en fer	4,332 »	574,111 »	286,450 »	864,893 »
Billes en bois.		1,404,741 »	626,603 »	215,479 »	2,246,823 »
Traverses métalliques		2,086 »	51,438 »	10,239 »	63,763 »
Bois spéciaux.		289,716 »	68,097 »	15,351 »	373,164 »
Voies système Hilff.	Rails.	»	40,441 »	825 »	41,266 »
	Longrines	»	11,544 »	12,717 »	24,261 »
Croisements et traversées	renforcés. . . . *	189,681 »	14,575 »	66 »	204,322 »
	ordinaires	359,910 »	233,421 »	9,735 »	603,066 »
Excentriques.	en rails renforcés . . . *	104,107 »	10,448 »	»	114,555 »
	en rails ordinaires. . . .	115,620 »	113,946 »	4,147 »	233,713 »
Plaques tournantes		201,578 »	79,764 »	11,204 »	292,546 »
Ponts à peser.		74,382 »	34,874 »	9,000 »	118,256 »
Accessoires de rails, tels que boulons, éclisses, tirefonds, lattes de calage, verrous d'enclanchement, etc.	renforcés *	198,382 »	4,497 »	3,682 »	206,561 »
	ordinaires.	537,777 »	585,231 »	103,454 »	1,226,462 »
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, contrepoids, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc.		155,335 »	78,294 »	11,316 »	244,945 »
Objets divers : Pièces de rechange pour appareils spéciaux; coussinets pour rails, croisements, excentriques, etc., etc.		779,317 »	147,124 »	82,215 »	1,008,656 »
En dépôt, fin 1895 . . . . . .fr.		4,920,885 »	3,851,346 »	846,216 »	9,618,447 »
Vendus	restant à livrer . . . .fr.	»	»	1,364 19	1,364 19
	liv. (pr mém.) 660,026.77 fr.	»	»	»	»
A la disposition de l'Administration, fin 1895. . . . . fr.		4,920,885 »	3,851,346 »	844,851 81	9,617,082 81

La valeur des matériaux de type renforcé s'élève à la somme de 799,914 francs, dont 14/52, soit 215,361 francs, représentant la plus-value sur les matériaux du type ordinaire, ont été payés à charge des ressources extraordinaires.

D'autre part, le fonds capital a fait une avance, en 1895, de fr. 588,047.03 pour achat de matériaux, de sorte que la valeur des approvisionnements destinés à l'entretien doit être réduit de fr. 215,361 + 588,047.03 ou de fr. 803,408.03 et ramené à fr. 9,617,082.81 — 803,408.03 ou à fr. 8,813,674.78.

N° XVII. — *Effectif du matériel de traction et de transport.*

N° XVII. — *Effectif du matérie*

				1895.	1894.
Matériel de traction (1)	pour les lignes principales.	Locomotives	à voyageurs	612	616
			à marchandises	717	722
			de gare	295	274
		Locomotives pour fortes rampes	à voyageurs express	32	31
			à marchandises	348	516
			Total	2,004	1,959
	pour les lignes secondaires.	Locomotives	fourgons	46	46
			tenders pour fortes rampes	80	74
		Voitures à vapeur		54	54
			Total	180	174
			Ensemble des moteurs (1) (4)	2,184	2,133
	Tenders indépendants (2) (4)			1,358	1,334
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs (3)	pour les lignes principales.	Voitures (3)	1re classe	467	469
			2e —	456	451
			3e —	1,809	1,716
			mixtes	569	528
		Fourgons à bagages		665	635
		Voitures	cellulaires	19	20
			funéraires	7	7
			postales	63	60
		Wagons fermés pour petits colis		308	318
		Trucks et wagons fermés pour équipages		126	111
		Boxes et wagons pour chevaux		191	169
			Total (5)	4,660	4,464
	pour les lignes secondaires.	Voitures légères	1re classe	1	1
			2e —	5	5
			3e —	486	403
			mixtes	301	269
			fourgons	153	123
		Fourgons à bagages indépendants		17	17
		— — adhérents aux locomotives		46	46
		Voitures à vapeur		54	54
			Total	1,063	918
			ENSEMBLE POUR TRAINS DE VOYAGEURS (3)	5,723	5,382

(1) *Voir* annexe n° XIX pour la dénomination, le poids et la puissance du matériel de traction.

(2) Avec les tenders adhérents aux locomotives, l'effectif s'élève à 1511 et 1460 (*voir* p. 24).

(3) Y compris 4 voitures pour malades.

(4) *Voir* annexe n° XI du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

(5) *Voir* annexe n° XII du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

e traction et de transport.

Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises. (3)

Wagons pour le service commercial.

	Tonnage.	1895.	1894.
Fourgons	1 1/2	841	728
Wagons fermés	5	154	160
	7 1/2	2	2
	10	7,236	6,762
— pour coton et laine	10	1,307	1,307
— — coke et laine	10	2,604	2,604
— — coke et minerais	10	1,339	1,139
— — charbon	(1) 10	27,894	27,600
— à chevrons mobiles	10	1	1
— plats à 4 roues	10	2,773	2,646
— — 6 —	15	9	9
— — 8 —	20	846	766
— — 8 —	25	15	15
— — 8 —	30	1	1
Total pour le service commercial (2)		45,022	43,740

Wagons pour services divers.

Wagons pour transports spéciaux	10	3	2
	35	1	1
— pour embranchemt de charbonnage.	7 1/2 (3)	833	843
— dits tapissières	5	66	66
— pour l'entretien de la route.	7 1/2 (3)	222	253
— — le transport des plaques tourn.	10	8	10
— — — de roues	5	9	10
	10	72	71
— — transpt de combust. en paniers	»	32	32
— — vérification de ponts à peser.	»	13	15
— — bâches à eau	»	6	6
— de secours	»	53	50
— citernes pour pétrole	»	11	10
— freins pour les plans inclinés	»	34	34
— chasse-neige	»	3	3
— pour transport de gaz riche.	»	2	»
Total pour les services divers (2)		1,368	1,406
ENSEMBLE DES WAGONS (2)		46,390	45,146
TOTAL GÉNÉRAL DES VÉHICULES POUR LES DEUX CATÉGORIES DE TRAINS		52,113	50,528
Bâches pour couvrir les chargements (2)		16,144	16,153

(1) Pour environ 10,000 wagons à houille et wagons à coke de 10 tonnes, la charge admissible a été portée à 12 tonnes dès 1894.

(2) *Voir* annexe n° XIII du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

(3) Tonnage moyen.

N° XVIII. — *Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extension.*

ANNÉES.	ENTRÉES.				SORTIES.			AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissem^{t}. — Extensions.	RENOUVELLEMENT. MATÉRIEL neuf.	RENOUVELLEMENT. MATÉRIEL transformé.	TOTAL.	A RENOUVELER. MATÉRIEL démoli.	A RENOUVELER. MATÉRIEL transformé.	TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER d'après colonne 2.	Avance.	Arriéré.
Locomotives.												
1835 à 1880	1,263	282	142	1,687	278	142	420	+1,267	1,267	1,263	4	»
1881	184	20	22	226	15	22	37	+ 189	1,456	1,447	9	»
1882	98	29	3	130	13	3	16	+ 114	1,570	1,545	25	»
1883	118	14	»	132	15	»	15	+ 117	1,687	1,663	24	»
1884	66	3	»	69	16	»	16	+ 53	1,740	1,729	11	»
1885	35	46	»	81	33	»	33	+ 48	1,788	1,764	24	»
1886	29	7	»	36	32	»	32	+ 4	1,792	1,793	»	1
1887	20	1	»	21	34	»	34	— 13	1,779	1,813	»	34
1888	14	»	»	14	23	»	23	— 9	1,770	1,827	»	57
1889	35	29	»	64	23	»	23	+ 41	1,811	1,862	»	51
1890	74	43	»	117	5	»	5	+ 112	1,923	1,936	»	13
1891	64	39	»	103	10	»	10	+ 93	2,016	2,000	16	»
1892	32	1	»	33	12	»	12	+ 21	2,037	2,032	5	»
1893	10	23	»	33	19	»	19	+ 14	2,051	2,042	19	»
1894	36	2	»	38	10	»	10	+ 28	2,079	2,078	1	»
1895	36	36	»	72	21	»	21	+ 51	2,130	2,114	16	»
	2,114	575	167	2,856	559	167	726					
		742										
Tenders (1).												
1835 à 1880	920	293	»	1,213	380	1	381	+ 832	832	920	»	88
1881	105	29	»	134	7	»	7	+ 127	959	953	6	»
1882	109	14	»	123	17	»	17	+ 106	1,065	1,062	3	»
1883	147	16	»	163	16	»	16	+ 147	1,212	1,209	3	»
1884	28	»	»	28	20	»	20	+ 8	1,220	1,237	»	17
1885	32	8	»	40	59	»	59	— 19	1,201	1,269	»	68
1886	19	1	»	20	39	»	39	— 19	1,182	1,288	»	106
1887	18	»	»	18	39	»	39	— 21	1,161	1,306	»	145
1888	12	28	»	40	24	»	24	+ 16	1,177	1,318	»	141
1889	36	14	»	50	28	»	28	+ 22	1,199	1,354	»	155
1890	19	94	»	113	8	»	8	+ 105	1,304	1,373	»	69
1891	62	36	»	98	19	»	19	+ 79	1,383	1,435	»	52
1892	30	12	»	42	27	»	27	+ 15	1,398	1,465	»	67
1893	6	52	»	58	16	»	16	+ 42	1,440	1,471	»	31
1894	37	2	»	39	19	»	19	+ 20	1,460	1,508	»	48
1895	31	34	»	65	14	»	14	+ 51	1,511	1,539	»	(2) 28
	1,611	633	»	2,244	732	1	733					

(1) Dans le chiffre de renouvellement des tenders, il a été tenu compte des locomotives-tenders démolies et des machines de l'espèce, livrées sur fonds du budget, en remplacement de locomotives à tenders indépendants, la démolition ou la fourniture d'une machine-tender correspondant bien réellement à la démolition ou à la fourniture d'une locomotive et d'un tender.

(2) La situation au 31 décembre 1895 a été établie sans tenir compte de 20 tenders restant à fournir à cette date sur fonds de renouvellement de 1895.

» XVIII (*suite*). — *Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extension.*

NNÉES.	ENTRÉES.					SORTIES.				AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement	A RENOUVELER.		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER d'après colonnes 2, 3 et 7	Avance.	Arriéré.
	Extensions. — Matériel neuf.	Changemt de classification.	MATÉRIEL neuf.	MATÉRIEL transformé.		Changemt de classification.	MATÉRIEL démoli.	MATÉRIEL transformé.						
Voitures à vapeur.														
1876 / 1880	14	»	1	»	15	»	1	»	1	+ 14	14	14	»	»
1881	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	14	14	»	»
1882	»	»	»	»	»	»	1	»	1	— 1	13	14	»	1
1883	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13	14	»	1
1884	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13	14	»	1
1885	»	»	1	»	1	»	»	»	»	+ 1	14	14	»	»
1886	9	»	1	»	10	»	»	»	»	+ 10	24	23	1	»
1887	23	»	»	»	23	»	»	»	»	+ 23	47	46	1	»
1888	3	»	»	»	3	»	»	»	»	+ 3	50	49	1	»
1889	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	50	49	1	»
1890	»	»	4	»	4	»	»	»	»	+ 4	54	49	5	»
1891	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1892	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1893	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1894	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1895	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
	49	»	7	»	56	»	2	»	2					
Véhicules pour trains de voyageurs.														
1835 / 1880	3,652	451	1,312	262	5,880	533	1,066	345	1,944	+3,936	3,936	3,570	366	»
1881	10	»	22	1	33	»	75	1	76	— 43	3,893	3,580	313	»
1882	157	1	4	11	173	»	54	10	64	+ 109	4,002	3,738	264	»
1883	122	»	51	3	176	»	41	3	44	+ 132	4,134	3,860	274	»
1884	80	51	8	»	139	»	80	»	80	+ 59	4,193	3,991	202	»
1885	77	»	5	»	82	»	78	5	83	— 1	4,192	4,068	124	»
1886	11	»	103	»	114	»	68	14	82	+ 32	4,224	4,079	145	»
1887	26	»	105	»	131	»	62	40	102	+ 29	4,253	4,105	148	»
1888	306	»	7	»	313	»	43	9	52	+ 261	4,514	4,411	103	»
1889	210	»	24	2	236	»	62	13	75	+ 161	4,675	4,621	54	»
1890	44	»	78	5	127	»	69	7	76	+ 51	4,726	4,665	61	»
1891	128	»	5	»	133	»	41	1	42	+ 91	4,817	4,793	24	»
1892	134	»	3	11	148	»	21	6	27	+ 121	4,938	4,927	11	»
1893	46	»	227	2	275	»	36	15	51	+ 224	5,162	4,973	189	»
1894	162	»	9	»	171	»	34	17	51	+ 120	5,282	5,135	147	»
1895 (1)	171	»	193	»	364	»	21	2	23	+ 341	(1)5,623	5,306	317 (2)	»
	5,336	503	2,359	297	8,495	533	1,851	488	2,872					
	5,839		2,656				2,339							
Sorties	533		Sorties	2,339										
Acquis sur capital	5,306		Avance	317										

(1) Non compris les fourgons des locomotives-fourgons et les voitures des voitures à vapeur qui sont comptés respectivement dans l'effectif des locomotives et des voitures à vapeur.

(2) La situation au 31 décembre 1895 a été établie sans tenir compte de 35 véhicules en cours de construction, sur fonds de renouvellement de 1896.

N° XVIII (suite). — *Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extension.*

ANNÉES.	ENTRÉES.					SORTIES.				AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL	PREMIER établissement	A RENOUVELER.		TOTAL.					
	Extensions. — Matériel neuf.	Changemt de classification.	MATÉRIEL neuf.	MATÉRIEL transformé.		Changemt de classification.	MATÉRIEL démoli.	MATÉRIEL transformé.			Existant.	Devant EXISTER d'après colonnes 2, 3 et 7.	Avance.	Arriéré
Véhicules pour trains de marchandises.														
1835 à 1869	31,987	530	8,331	316	41,164	972	8,348	264	9,584	+31,580	31,580	31,545	35	»
1870	476	»	1,210	12	1,698	»	338	15	353	+ 1,345	11,497	11,784	»	287
1871	9,261	»	396	»	9,657	»	237	5	242	+ 9,415	20,912	21,045	»	133
1872	1,623	301	639	»	2,563	286	254	»	540	+ 2,023	22,935	22,683	252	»
1873	451	229	1	»	681	3	339	2	342	+ 339	23,274	23,360	»	86
1874	23	»	6	»	29	32	210	»	244	— 215	23,059	23,351	»	293
1875	5,163	»	789	2	5,954	129	296	4	429	+ 5,525	28,584	28,385	199	»
1876	1,139	»	613	1	1,753	»	601	»	601	+ 1,152	29,736	29,524	212	»
1877	523	»	757	1	1,281	6	556	1	563	+ 718	30,454	30,041	413	»
1878	1,034	»	210	91	1,335	»	661	91	752	+ 583	31,037	31,075	»	38
1879	986	»	520	136	1,642	516	447	136	1,099	+ 543	31,580	31,545	35	»
1880	3,418	»	8	331	3,757	52	358	331	741	+ 3,016	34,596	34,911	»	315
1881	3,363	»	103	559	4,025	»	245	559	804	+ 3,221	37,817	38,274	»	457
1882	3,924	»	»	40	3,964	»	356	41	397	+ 3,567	41,384	42,198	»	814
1883	466	»	424	27	917	»	505	27	532	+ 385	41,769	42,664	»	895
1884	200	»	586	1	787	51	609	»	660	+ 127	41,896	42,813	»	917
1885	1	»	104	6	111	»	593	»	593	— 482	41,414	42,814	»	1,400
1886	»	»	210	14	224	»	682	»	682	— 458	40,956	42,814	»	1,858
1887	»	»	»	40	40	»	405	»	405	— 365	40,591	42,814	»	2,223
1888	270	»	1,730	10	2,010	»	280	»	280	+ 1,730	42,321	43,084	»	763
1889	738	»	265	13	1,016	»	280	2	282	+ 734	43,055	43,822	»	767
1890	764	»	100	24	888	»	411	9	420	+ 468	43,523	44,586	»	1,063
1891	»	»	»	22	22	»	313	»	313	— 291	43,232	44,586	»	1,354
1892	79	»	720	2	801	»	322	1	323	+ 478	43,710	44,665	»	955
1893	163	»	103	16	282	»	428	1	429	— 147	43,563	44,828	»	1,265
1894	106	»	1,810	19	1,935	»	352	»	352	+ 1,583	45,146	44,934	212	»
1895 (1)	583	»	1,156	3	1,742	»	498	»	498	+ 1,244	46,390	45,517	(1) 873	»
	46,062	530	15,650	1,443	63,685	1,075	14,985	1,235	17,295					
	46,592		17,093				16,220							
Sorties	1,075		Sorties . . .	16,220										
Acquis sur capital.	45,517		Avance . . .	873										

(1) La situation au 31 décembre 1895 a été établie sans tenir compte de 153 wagons en cours d'exécution sur fonds de renouvellement de 1894 et 1895.

N° XIX. — *Importance du matériel de traction en 1895.*

A. — Nombre, puissance et poids moyen des locomotives et des locomotives-tenders.

		LOCOMOTIVES EN GÉNÉRAL				ENSEMBLE		
		avec un essieu moteur.	avec deux essieux moteurs.	avec trois essieux moteurs.	avec quatre essieux moteurs.	Locomotives à tender indépendant.	Locomotives-tenders.	**Total.**
Nombre d'unités (1)		14	409	1,629	78	1,477	653	2,130
Nombre d'essieux moteurs		14	818	4,887	312	4,124	1,907	6,031
Puissance de traction en kilogrammes.	En tout	30,828	1,320,445	8,451,750	536,096	8,030,029	2,309,090	10,339,119
	Par locomotive	2,202	3,228	5,190	6,873	5,437	3,538	4,854
	Par essieu moteur	2,202	1,614	1,730	1,718	1,947	1,263	1,714
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs, les locomotives étant en ordre de marche.	En tout	192,520	10,112,020	58,624,670	3,954,450	51,753,790	21,129,870	72,883,660
	Par locomotive	13,751	24,729	35,988	50,698	35,040	32,358	34,219
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide.	En tout	362,900	13,422,750	53,724,700	3,020,300	51,653,450	18,877,200	70,530,650
	Par locomotive	25,922	32,818	32,366	38,722	34,972	28,908	33,113
Poids moyen en kilog. des locomotives en service.	En tout	486,950	15,269,050	61,507,120	3,954,450	56,888,880	24,328,690	81,217,570
	Par locomotive	34,782	37,333	37,757	50,698	38,517	37,257	38,130

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants (2).

Nombre d'unités (2)		1,358
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide.	En tout	14.579,760
	Par tender	10,736
Poids moyen en kilogrammes des tenders en service.	En tout	30,611,460
	Par tender	22,542

(1) Non compris les voitures à vapeur. (*Voir* p. 137.)
(2) C'est-à-dire non compris les tenders faisant corps avec la locomotive. (*Voir* p. 136.)

N° XX. — *Parcours kilométriques des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État.*

		PARCOURS UTILE.		PARCOURS POUR SERVICE.			ENSEMBLE.
		Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains de route.	A vide.	En manœuvres.	
		a. LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT.					
Matériel pour les lignes principales.	Locomotives à voyageurs	18,590,116	521,280	14,018	648,438	810,012	20,583,864
	— à marchandises. . .	588,746	19,775,072	414,591	2,023,672	3,789,558	26,591,639
	— de gare	63,993	230,841	1,644	180,618	4,203,945	4,681,041
Matériel pour les lignes secondaires.	Locomotives-tenders pour fortes rampes.	2,395,781	174,013	2,842	123,712	236,973	2,933,321
	Locomotives-fourgons	1,225,134	13,363	6	60,324	49,256	1,348,083
	Voitures à vapeur	1,105,714	1,328	638	30,316	54,569	1,192,565
Locomotives assimilées aux moteurs légers . . .		1,295,041	5,643	417	65,698	73,701	1,440,500
Ensemble pour 1895 (1) . . .		25,264,525	20,721,540	434,156	3,132,778	9,218,014	58,771,013
		45,986,065		12,784,948			
Ensemble pour 1894.		24,327,876	20,156,330	387,938	2,933,843	8,800,308	56,606,295
		44,484,206		12,122,089			
		b. LOCOMOTIVES ETRANGÈRES.					
Sur le réseau de l'État. Ensemble pour 1895(2) .		122,870	23,180	»	3,164	1,670	150,884
		146,050		4,834			
Ensemble pour 1894		124,317	25,034	»	4,852	1,932	156,135
		149,351		6,784			

(1) Y compris. .	la double traction	169,134	3,127,996	12	»	»	3,297,142
	le parcours sur les lignes étrangères.	410,868	300,704	»	7,294	4,050	722,916
(2) Y compris la double traction.		»	99	»	»	»	99

Observation. — Précédemment, tous les trains mixtes indistinctement étaient compris sous la rubrique : *Trains de marchandises.* A partir du 1er avril 1894, ils sont répartis entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises, suivant qu'ils ont pour affectation principale le service des voyageurs ou celui des marchandises.

N° XXI. — *Tableau du parcours kilométrique du matériel de transport, pendant l'année* 1895.

N° XXI. — *Tableau du parcours kilométriq*

	TRAINS DE VOYAGEURS.				
	TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS (3).		TOTAL des PARCOURS.
	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	
A. Voitures à voyageurs. — Voitures de 1re classe	10,835,463	3,080,014	17	78,675	13,994,169
— de 2e classe	12,063,155	961,423	69	84,116	13,108,763
— de 3e classe	75,538,465	1,298,225	121	179,736	77,016,547
— mixtes	28,545,813	2,794,281	43	63,799	31,401,936
— à vapeur	1,085,761	»	»	»	1,085,761
— fourgons	5,395,144	»	»	»	5,395,144
Ensemble.	133,461,801	8,133,943	250	406,326	142,002,320
B. Véhicules divers. — Voitures cellulaires	319,662	»	»	»	319,662
Wagons à fourgons	25,961,338	2,880,224	4,441	126,527	28,972,530
Wagons à Locomotives - fourgons	1,221,733	»	»	»	1,221,733
Wagons chargés inscrits en feuille taxée. (*Voir* litt. *D*)	3,677,306	1,611,128	7,590	2,473	5,298,497
1° *Parcours productifs de recettes, sur le réseau de l'Etat*	164,641,840	12,625,295	12,281	535,326	177,814,742
C. Wagons (chargés, vides et en service). Pour mémoire. *Voir* répartition et report litt. *B.* et *D.* — Boxes	299,985		920		
Trucks pour équipages	17,153		55		
Wagons fermés à vitesse et AB	2,458,198		3,857		
Wagons fermés ordinaires	594,909		3,001		
Wagons ouverts à coke, minerai et chicorée	27,159	1,707,279	407	3,137	»
Wagons ouverts autres à 4 roues	506,893		1,325		
Wagons ouverts plus de 4 roues	12,254		61		
Traineaux et wagons lestés	54,246		»		
D. Décomposition du parcours des wagons (litt. *C*). — chargés inscrits en feuille taxée (1°)	3,677,306	1,611,128	7,590	2,473	»
chargés inscrits en feuille de service (2°)	25,703	»	»	»	25,703
vides (2°)	213,522	96,151	2,036	664	312,373
lestés au poids mort (2°)	54,246	»	»	»	54,246
E. Voitures en service. — Voitures à voyageurs	2,839,324	»	»	»	2,839,324
— cellulaires	577	»	»	»	577
— poste (prestations gratuites)	2,249,251	723,472	»	6,991	2,979,714
Locomotives fourgons	17,894	»	»	»	17,894
Fourgons	820,325	»	»	»	820,325
2° *Parcours improductifs de recettes, sur le réseau de l'Etat*	6,220,842	819,623	2,036	7,655	7,050,156
PARCOURS TOTAUX SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT (1)	170,862,682	13,444,918	14,317	542,981	184,864,898
Parcours dans les trains de l'Etat sur des sections étrangères (2)	1,455,438	303,135	»	»	1,758,573
Ensemble.	172,318,120	13,748,053	14,317	542,981	186,623,471
Parcours des véhicules de l'État sur les lignes étrangères dans les trains étrangers	»		7,343,661		
PARCOURS TOTAL DU MATÉRIEL DE TRANSPORT DE L'ÉTAT.	172,318,120		7,357,978		

(1) Les sections appartenant à des compagnies et exploitées en service commun avec l'État, sont considérées comme réseau de l'État, lorsqu'elles sont parcourues par les trains de l'État. Réciproquement, les sections de l'État exploitées en service commun avec des compagnies, sont considérées comme réseau de ces compagnies, lorsqu'elles sont parcourues par leurs trains.

(2) Sections étrangères proprement dites, c'est-à-dire non en service commun avec l'État. (*Voir* annexe XXIbis, littera A.)

(3) Sections de l'État parcourues par les trains étrangers. (*Voir* annexe XXIbis, littéra B).

matériel de transport pendant l'année 1895.

TRAINS DE MARCHANDISES.					PARCOURS GÉNÉRAL	
TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS (3).		TOTAL des parcours.	des véhicules de l'État.	des véhicules étrangers sur le réseau de l'État.
Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.			
5,396	14,971	»	3	20,370	10,840,876	3,173,663
4,367	6,344	»	»	10,711	12,067,591	1,031,885
359,130	52,700	1	1,987	413,818	75,897,717	1,552,648
170,364	10,092	»	1,916	182,372	28,714,220	2,870,088
»	»	»	»	»	1,085,761	»
24,976	»	»	»	24,976	5,420,120	»
564,233	84,107	1	3,906	652,247	134,026,285	8,628,282
»	»	»	»	»	319,662	»
7,442,197	64,274	«	7,502	17,513,973	45,407,976	3,078,527
5,595	»	»	»	5,595	1,227,328	»
5,990,746	55,081,846	159,911	89,522	291,322,025	239,835,553	56,784,969
4,002,771	55,230,227	159,912	100,950	309,493,840	418,816,804	68,491,778
703,215		600				
470,170		105				
2,173,318		286				
6,741,372		68,892				
	82,509,669		171,312	»	»	»
6,577,956		20,397				
1,597,884		181,679				
5,856,991		34,052				
901,913		»				
5,990,746	55,081,846	159,911	89,522	»	»	»
0,612,925	»	»	»	10,612,925	10,638,628	»
7,517,235	27,427,823	146,100	81,790	145,172,948	117,878,893	27,606,428
901,913	»	»	»	901,913	956,159	»
2,005,043	»	»	»	2,005,043	4,844,367	»
2,369	»	»	»	2,369	2,946	»
14,178	12,824	»	»	27,002	2,263,429	743,287
331	»	»	»	331	18,225	»
1,486,197	»	»	»	1,486,197	2,306,522	»
2,540,191	27,440,647	146,100	81,790	160,208,728	138,909,169	28,349,715
5,542,962	82,670,874	306,012	182,720	469,702,568	557,725,973	96,841,493
3,766,047	2,988,485	»	»	6,754,532	5,221,485	3,291,620
0,309,009	85,659,359	306,012	182,720	476,457,100	562,947,458	100,133,113
»		153,654,279			160,997,940	
0,309,009		153,960,291			723,945,398	

N° XXI^bis. — A. *Tableau du parcours kilométrique des véhicules dans les trains l'État, sur sections étrangères* (1), *pendant l'année* 1895.

DÉSIGNATION DES VÉHICULES.		Trains de voyageurs.		Trains de marchandises.		Ensembl
		Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	
Voitures de première classe		97,458	7,822	130	34	107,4
Wagons-lits et restaurants		»	13,450	»	»	13,4
Voitures de deuxième classe		101,089	8,448	277	46	109,8
— de troisième classe		564,966	75,135	1,446	192	641,7
— mixtes		241,822	109,847	372	286	352,3
— à vapeur		10,193	»	»	»	10,1
— fourgons		30,804	»	49	»	30,8
— poste		»	»	»	»	»
— cellulaires		»	»	»	»	»
Wagons à bagages.	fourgons	355,212	45,089	223,345	341	623,9
	locomotives-fourgons	434	»	»	»	4
Boxes		758		1,752		
Trucks pour équipages. Fermés		1		196		
— — Ouverts		115		390		
Wagons fermés.	vitesse et A. B.	18,967		1,098		
	ordinaires	10,253	43,344	401,688	2,987,586	6,622,8
Wagons ouverts.	à coke, minerai et chicorée	1,866		646,507		
	autres à 4 roues	21,039		2,392,538		
	— plus de 4 roues	461		95,551		
Traîneaux et wagons lestés		»		708		
Totaux		1,455,438	303,135	3,766,047	2,988,485	8,513,1

(1) Savoir :

De la frontière à Trois-Vierges	7,860	mètres.
Id. Aix	5,100	»
Id. (Ghyvelde) Dunkerque	17,200	»
Id. Armentières	2,936	»
Id. (Sterpenich) Luxembourg	18,758	»
Id. Longwy	5,313	»
Id. Baisieux	2,100	»
Id. Maulde	1,335	»
Id. Ecouviez	826	»
Id. Wiltz	9,811	»
Id. Bachy	604	»
De Liége aux Aguesses	2,000	»

Tableau du parcours kilométrique des véhicules dans les trains étrangers, sur sections de l'État (2), *pendant l'année* 1895.

DÉSIGNATION DES VÉHICULES.	TRAINS DE VOYAGEURS.		TRAINS DE MARCHANDISES.		ENSEMBLE.
	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	
tures de première classe	17	78,341	»	3	78,361
gons-lits et restaurants	»	334	»	»	334
tures de deuxième classe	69	84,116	»	»	84,185
— de troisième classe	421	179,736	1	1,987	181,845
— mixtes	43	63,799	»	1,916	65,758
— à vapeur	»	»	»	»	»
— fourgons	»	»	»	»	»
— poste	»	6,991	»	»	6,991
— cellulaires	»	»	»	»	»
Vagons bagages. fourgons	4,441	126,527	»	7,502	138,470
locomotives-fourgons	»	»	»	»	»
es	920		600		
cks pour équipages. Fermés	15		34		
— Ouverts	40		71		
Vagons vitesse et A. B.	3,857		286		
ermés. ordinaires	3,001	3,137	68,892	171,312	490,086
Vagons à coke, minerai et chicorée	407		20,397		
uverts. autres à 4 roues	1,325		181,679		
— plus de 4 roues	61		34,052		
neaux et wagons lestés	»		»		
Totaux	14,317	542,981	306,012	182,720	1,046,030

) Savoir :

e la frontière à Esschen	644	mètres.
Id. Quiévrain	936	»
Id. Mouscron	2,999	»
Id. Roisin	708	»
Id. Péruwelz	2,328	»
Id. Lamorteau	850	»
Id. Signeulx	722	»
Id. Benonchamps	640	»
e Vivegnis à Liége	4,200	»

N° XXII. — *Achat de combustibles.*

	QUANTITÉS FOURNIES.		PRIX MOYENS par tonne.		VALEUR.	
	1895.	1894.	1895.	1894.	1895.	1894.
	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Fr c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Charbon menu demi-gras . .	380,240,324	375,047,125	7.77	7.40	2,956,261 26	2,773,671 64
— menu gras.	139,250,880	126,479,849	8.58	8.38	1,195,250 53	1,060,644 89
— menu maigre . .	328,238,151	301,777,300	5.93	5.43	1,945,586 66	1,638,459 91
— gailleteux	36,849,575	32,337,350	10.28	9.01	378,981 25	291,430 78
Total des charbons menus et gailleteux	884,558,930	835,659,624	7.32	6.90	6,476,079 50	5,764,207 22
Charbon pour forges	10,434,000	10,080,000	7.63	7.45	79,605 96	75,067 57
— grosse gailleterie . .	2,085,486	2,220,319	15.19	16.14	31,669 27	35,832 46
— pr fours à réchauffer.	4,630,600	4,005,000	9.50	9.96	43,997 93	39,901 05
— pr fours Radelet 60 p. c. de gros.	60,000	»	14. »	»	840 »	»
Grains lavés.	200,000	»	7.13	»	1,425 »	»
Coke industriel.	1,485,000	1,430,250	12 »	11.98	17,827 20	17,129 68
— pour réchaud, pour usines et pour trains légers . . .	4,547,640	2,789,000	13.69	13.69	62,278 91	38,192 57
Coke spécial lavé pour fonderie	80,000	70,000	19. »	19.29	1,520 »	1,350 »
Ensemble . . .	907,821 656	856,254,193	7.39	6.97	6,712,978 77	5,971,680 53

N° XXIII. — *Nombre d'installations de foyers et de lampes électriques.*

ANNÉES.	NOMBRE d'installations.	NOMBRE DE FOYERS											Nombre total de foyers.	INTENSITÉ TOTALE DES FOYERS EN AMPÈRES.
		Lampes à incandescence.				Lampes à arc.								
		de 10 bougies ou 0,4 ampère.	de 16 bougies ou 0,6 ampère.	de 25 bougies ou 0,9 ampère.	de 32 bougies ou 1,2 ampère.	de 4 ampères.	de 6 ampères.	de 8 ampères.	de 10 ampères.	de 12 ampères.	de 14 ampères.	de 20 ampères.	de 26 ampères.	
1885	7	»	»	»	»	»	48	59	»	9	»	22	2	140	1,360
1886	11	»	322	»	»	»	48	75	»	14	»	24	2	485	1,781.2
1887	11	»	325	»	»	»	48	75	»	14	»	24	2	488	1,783
1888	13	»	230	»	»	»	87	89	10	36	6	20	2	480	2,440
1889	16	»	254	»	»	»	81	120	10	44	29	25	2	565	3,184.4
1890	19	»	249	»	»	»	121	121	29	71	29	26	2	648	3,963.4
1891	21	3	270	17	1	»	121	131	29	73	29	26	2	702	4,097.7
1892	22	3	289	17	1	20	119	147	29	73	29	26	2	755	4,305.1
1893	25	3	334	17	1	20	123	197	31	89	35	25	2	877	5,032.1
1894	28	24	510	26	1	27	138	247	31	112	132	31	2	1,281	7,426.2
1895	32	150	2,045	38	76	27	142	288	55	128	142	31	2	3,124	9,422.4

N° XXIV. — *Consommation de charbon des locomotives en 1895 et 1894.*

ANNÉES.	CONSOMMATIONS. DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES.	CONSOMMATIONS. QUANTITÉS.	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	CONSOMMATIONS par train-kilomètre. Quantité.	Valeur.	par locomotive-kilomètre avec train. Quantité.	Valeur.	par locomotive-kilomètre en général. Quantité.	Valeur.	par véhicule-kilomètre. Quantité.	Valeur.	par charge unité-kilomètre transportée. Quantité.	Valeur.	*Observations.*
		Kilogrammes	Fr. c.	Fr. c.	K.	F.	K.	F.	K.	F.	K.	F.	K.	F.	
1895	Charbon gailleteux . . .	1,061,150	10.29	10,919 23	18.54	0,135	17.22	0,124	13.60	0,098	1.208	0,009	0.44351	0,00319	(1) Chiffres rectifiés. (2) Ces charges sont conventionnelles ; elles sont calculées d'après les types des véhicules et l'espèce de trains dans lesquels ces véhicules circulent. Ainsi par exemple : Tout véhicule de l'Etat entrant dans la composition d'un train de voyageurs compte pour 2 unités de charge, sauf les fourgons Etat à 3 essieux, ainsi que les voitures surhaussées, demi-surhaussées et à couloir qui comptent pour 2 1/2 unités de charge ; etc., etc. Tout wagon *vide* de 10 tonnes circulant dans un train mixte ou dans un train de marchandises compte pour 1 1/4 unité de charge ; les wagons *chargés* de 7 1/2 tonnes à 10 tonnes comptent pour 3 unités de charge et les fourgons de même que les wagons-traîneaux comptent également pour 3 unités de charge ; etc., etc.
	— menu demi-gras.	357,268,050	7.77	2,775,972 75											
	— gras.	128,020,200	8.58	1,098,413 52											
	— maigre.	313,163,300	5.95	1,857,058 37											
		799,512,700	7.18	5,742,563 67											
1894	Charbon gailleteux . . .	1,829,000	9.01	16,479 29	17.95	(1)0,122	16.71	(1)0,113	13.25	(1)0,090	1.163	(1)0,008	0.43190	(1)0,00295	
	— menu demi-gras.	335,523,900	7.40	2,482,876 86											
	— gras.	118,370,900	8.38	991,948 14											
	— maigre.	294,130,300	5.43	1,597,127 53											
		749,854,100	6.79	5,088,431 82											

	Trains-kilomètre.	Locomotives-kilomètre avec train.	Locomotives-kilomètre à charge, à vide et en manœuvres.	Véhicules-kilomètre chargés et vides.	Charges unités-kilomètre (2).
1895	43,135,499	46,420,221	58,771,013	662,034,541	1,802,688,207
1894	41,771,820	44,872,144	56,606,295	644,551,575	1,736,162,595

XXV. — *Éclairage au gaz dans les stations, les ateliers et leurs dépendances.*

ANNÉES.	NOMBRE DE BECS.				CONSOMMATION.		DÉPENSE par mètre cube.
	Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL.	Quantités.	Dépenses.	
					Mètres cubes.	Fr. C.	Fr. C.
1885	»	»	»	20,342	4,334,962	688,559 98	0.159
1886	»	»	»	21,007	4,354,407	652,769 48	0.150
1887	»	»	»	21,633	4,603,314	645,859 83	0.140
1888	507	8,477	13,279	22,263	5,106,079	732,515 20	0.143
1889	531	8,472	13,732	22,735	5,399,545	761,131 28	0.141
1890	597	8,496	13,950	23,043	5,477,043	754,704 31	0.138
1891 . . .	609	8,623	14,774	24,006	5,741,091	782,268 19	0.136
1892	620	8,651	14,779	24,050	5,827,551	784,926 88	0.134
1893	614	8,596	14,911	24,121	5,815,350	736,157 83	0.126
1894	662	8,703	15,021	24,386	(1) 5,934,769	(1) 738,064 82	(1) 0.124
1895	674	8,596	14,723	23,993	5,899,431	717,240 58	0.122

Éclairage des trains au gaz riche.

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de GAZ.	DÉPENSE CORRESPONDANTE.		
			TOTALE.	ANNUELLE PAR TRAIN	PAR MÈTRE CUBE
		M³	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
1885 . . .	130	288,781	105,191 72	809 17	0.364
1886 . . .	148	302,443	86,759 50	586 21	0.287
1887 . . .	143	305,917	101,390 92	709 03	0.331
1888 . . .	147	310,063	110,854 19	753 97	0.357
1889 . . .	157	323,896	107,742 64	686 25	0.333
1890 . . .	155	362,490	115,996 80	748 37	0.320
1891 . . .	170	420,628	138,256 45	813 27	0.329
1892 . . .	190	406,590	112,022 30	589 59	0.276
1893 . . .	198	425,841	115,698 52	584 33	0.271
1894 . . .	214	416,249	120,177 34	561 58	0.289
1895 . . .	218	433,234	110,026 67	504 71	0.254

(1) Chiffres rectifiés.

N° XXVI. — *Approvisionnements en magasin.*

Service de la traction et du matériel.

	APPROVISIONNEMENTS		TOTAUX.	CHIFFRES correspondants pour 1894 (tarif de 1895).
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1895 (tarif de 1895).	restant à fournir en 1896 sur les marchés de 1895.		
1° *Approvisionnements en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de* 1895 :				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	580,040 22	115,907 36	695,947 58	1,019,535 48
Combustibles.	29,417 72	»	29,417 72	20,254 68
Huile d'éclairage	57,531 64	»	57,531 64	54,254 73
Huiles et matières de graissage	103,039 26	10,579 13	113,618 39	149,278 84
Bois de construction.	1,171,849 28	4,808 05	1,176,657 33	1,225,132 69
Pièces de rechange neuves ou de remploi des locomotives et tenders, des voitures et wagons	1,900,774 13	365,319 26	2,266,093 39	2,706,098 77
Aciers, fontes et fers divers	403,486 25	»	403,486 25	354,192 94
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	313,222 98	»	313,222 98	283,989 53
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	107,845 92	166 17	108,012 09	43,494 39
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.	189,836 01	4,268 24	194,104 25	180,224 83
Matières et objets divers.	1,793,435 72	24,389 09	1,817,824 81	993,337 13
2° *Objets et matières transformables :*				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (1).	151,363 44	»	151,363 44	143,465 23
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux (1). . . .	239,476 47	»	239,476 47	180,725 26
Total conforme à l'annexe XXVIII.	7,041,319 04	525,437 30	7,566,756 34	7,353,984 50
3° *Approvisionnements à la disposition des services consommateurs .*				
Stations et ateliers	1,407,977 14	»	1,407,977 14	1,390,569 72
Sections	782,489 32	»	782,489 32	628,014 32
4° *Ateliers.* — Pièces de rechange et matières de remploi à utiliser pour locomotives, tenders, voitures et wagons.	259,156 01	»	259,156 01	245,072 10
Roues pour locomotives, tenders, voitures et wagons	3,742,477 »	»	3,742,477 »	3,778,330 »
Valeur totale des approvisionnements .	13,233,418 51	525,437 30	13,758,855 81	13,395,970 64

(1) Déchets, débris de pièces brisées, pièces de rechange hors modèle non utilisables.

N° XXVII. — *Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires, tous services réunis.*

	Valeur des approvisionnements restant au 31 décembre 1894.		EN MAGASIN et dans les dépôts au 31 décembre 1895.	DIFFÉRENCES POUR 1895.	
	Tarif de 1894.	Tarif de 1895.		En plus.	En moins.
Voies et travaux.					
Valeur des matériaux. Rails, billes et accessoires — neufs . .	4,724,651 »	4,932,070 »	4,920,885 »	»	11,185 »
Rails, billes et accessoires — de remploi	3,479,510 »	4,356,535 »	3,851,346 »	»	485,189 »
Rails, billes et accessoires — vieux . .	1,039,540 50	928,541 »	846,216 »	»	82,325 »
Ensemble (1). . .	9,243,701 50	10,197,146 »	9,618,447 »	— 578,699 »	
Traction et exploitation.					
1° APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN ET DANS LES DÉPÔTS.					
a. *Objets et matières neufs.*					
Matériel, outils, meubles et ustensiles	912,159 68	895,653 28	580,040 22	»	315,613 06
Combustibles	19,622 75	20,254 68	29,417 72	9,163 04	»
Huiles d'éclairage.	58,921 55	54,254 75	57,531 64	3,276 91	»
Huiles et matières de graissage.	147,311 98	131,948 49	103,039 26	»	28,909 23
Bois de construction	1,196,652 27	1,124,997 57	1,171,849 28	46,851 71	»
Pièces de rechange neuves ou de remploi des locomotives et tenders, des voitures et wagons.	2,565,854 24	2,516,018 70	1,900,774 13	»	615,244 57
Acier, fonte et fer divers . . .	543,422 40	549,955 94	405,486 25	55,550 51	»
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	332,250 57	283,989 53	313,222 98	29,233 45	»
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	42,605 45	43,494 39	107,845 92	64,351 53	»
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.	179,809 93	180,224 85	189,836 01	9,611 18	»
Matières et objets divers . . .	1,032,151 78	971,324 87	1,793,435 72	822,110 85	»
b. *Objets et matières non utilisables.*					
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (2).	175,460 73	143,465 25	151,363 44	7,898 21	»
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et d'autres métaux (2)	209,455 17	180,725 26	239,476 47	58,751 21	»
Total (annexe XXVIII). . .	7,215,658 48	6,896,307 50	7,041,319 04		
2° APPROVISIONNEMENTS A LA DISPOSITION DES SERVICES CONSOMMATEURS.					
Stations et ateliers	1,392,996 31	1,390,569 72	1,407,977 14	17,407 42	»
Sections.	633,525 19	628,014 32	782,489 32	154,475 »	»
Pièces de rechange et matières de remploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons .	263,104 78	245,072 10	259,156 01	14,083 91	»
Roues pour locomotives, tenders, voitures et wagons . .	4,577,580 »	3,778,330 »	3,742,477 »	»	35,853 »
Ensemble (1) (3) .	14,082,864 76	12,938,293 64	13,233,418 51	+ 295,124 87	
Valeur totale des approvisionnements au 31 décembre.	23,326,566 26	23,135,439 64	22,851,865 51	— 283,574 13	

(1) Déduction faite des matériaux vendus et non encore livrés fin d'exercice (*voir* Annexe XVI et XXVI).

(2) Déchets, débris de pièces brisées, pièces de rechange hors modèle non utilisables.

(3) Non compris fr. 243-10 d'approvisionnements appartenant aux voies et travaux et emmagasinés dans le dépôt des ateliers centraux de Malines.

N° XXVIII. — *Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires* (1).

(Valeurs comprises dans les données des annexes XXVI et XXVII.)

NOMENCLATURE.	Approvisionnements restant au 31 décembre 1894. (Tarif de 1895.)	Approvisionnements restant au 31 décembre 1895. (Tarif de 1895.)	DIFFÉRENCES.		VALEUR des matières dont les comptables des dépôts demeurent reliquataires. (Tarif de 1896.)
			En plus.	En moins.	
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Ans	217,320 21	368,508 31	151,188 10	»	360,992 56
Anvers-Dam	153,093 01	165,556 64	12,463 63	»	160,334 25
Braine-le-Comte	225,203 80	245,090 77	19,886 97	»	246,449 38
Bruxelles (dépôt des imprimés, etc.)	101,711 76	79,691 25	»	22,020 51	65,980 33
Bruxelles-Quartier-Léopold	333,893 86	368,471 35	34,577 49	»	369,043 91
Gand (Gentbrugge)	1,174,859 45	1,276,819 37	101,959 92	»	1,276,372 47
Jemelle	261,457 46	258,595 25	»	2,862 21	256,175 91
Liége	190,006 71	90,904 »	»	99,102 71	89,077 33
Luttre	561,889 97	700,892 60	139,002 63	»	708,027 23
Malines (ateliers centraux)	2,849,233 80	2,723,593 11	»	125,640 69	2,695,388 98
Malines (dépôt du timbre)	4,657 92	»	»	4,657 92	»
Mons	822,979 55	763,196 39	»	59,783 16	753,718 66
Totaux	6,896,307 50	(2) 7,041,319 04	+ 145,011 54		6,981,561 01

(1) Ce tableau ne comprend pas les approvisionnements qui se trouvent à la disposition des services consommateurs : *voir* l'annexe précédente.

(2) Non compris fr. 243-10 d'approvisionnements appartenant aux voies et travaux, et emmagasinés dans le dépôt des ateliers centraux de Malines.

N° XXIX. — *Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyageur abonnés.*

ANNÉES.	MOUVEMENT.			PARCOURS MOYEN par voyageur.			RECETTE TOTALE.		
	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.
1872 . .	245,880	122,034	863,198	38.35	11.20	12 15	101,360 »	20 309 60	115,169 80
1873 . .	280,117	160,263	1,267,573	28.50	10.45	13. »	160,622 19	27,042 87	178,729 33
1874 . .	257,692	196,682	1,729,456	28.50	10.45	13. »	204,613 79	33,063 80	232,511 01
1875 . .	265,888	228,158	2,324,100	28.50	10.45	13. »	228,660 »	35,107 20	318,621 19
1876 . .	314,772	291,712	2,555,112	26.20	10.95	13.70	244,705 »	47,919 80	332,538 42
1877 .	389.522	308,008	2,604,948	25.75	10.90	14.05	285,883 03	50,909 »	347,796 35
1878 . .	412,656	382,930	3,001,172	25.05	11.30	13.45	296,740 »	62,015 90	360,944 39
1879 (1) .	(2)515,480	456,174	2,997 018	28.05	10.78	12.14	384,791 15	74,137 50	356,701 10
1880 (3) .	800,835	645,215	4,266,676	31.75	14.30	12 60	601,809 »	96,533 »	491,842 41
1881 . .	864,048	841,156	5,285,580	33.13	12.85	13.18	645,707 22	130,409 »	734,632 54
1882 . .	1,401,170	1,104,064	6,285,984	36.81	13.27	13.25	1,029,618 08	178.659 »	710,527 60
1883 (4) .	1,780,802	1,261,796	7.025,396	36.48	12.99	13.80	1,273,282 86	192.348 »	803,229 70
1884 . .	2,608,088	1,234,874	7,402,392	37.88	12.93	13.71	1,802,751 12	187,317 »	834,102 05
1885 . .	2,957,048	1,296,412	8,010,264	38.24	12.28	14 89	2,064,660 53	192,029 50	923,822 40
1886 . .	3.320,890	1,347,180	8,572,896	38.50	12.75	14.50	2,351,917 19	197,954 55	982,298 18
1887 . .	3,697.578	1,448,914	9,623,510	38.22	12.62	14.57	2,714,712 11	215,758 07	1,112,372 28
1888 .	4,146,620	1,550,258	11,294,984	38.27	12 67	14.64	3,073,653 02	228,625 39	1,327,767 82
1889 . .	4,417,156	1,628,460	12,514,642	37.96	12.64	14.66	3,308,947 64	240,889 28	1,456,585 13
1890 . .	4,847,214	1,741,738	14,588,522	38.66	12.78	14.70	3,529,329 18	256,986 78	1,723,455 09
1891 . .	5,258,906	1,789,016	16,209,074	38.90	12.98	14.74	4,027,450 60	279,105 83	1,953,114 35
1892 . .	5,731,018	1,947,358	17,027,012	39.12	13. »	14.76	4,387,684 90	291,490 95	2,061,845 31
1893 (5) .	6,304,650	2,066,970	18,421,374	39.04	13.02	14.74	4,989,219 11	304,755 35	2,228,720 19
1894 . .	7,014,062	2,189,674	19,848,086	39.38	12.90	14.75	5,844,545 28	319,470 95	2,412,712 51
1895 . .	7,288,768	2,278,520	21,375,212	39.25	12.91	14.76	6,071,726 97	524.518 85	2,598,796 30

(1) A partir de 1879, les agents de l'administration et leurs enfants jouissent d'une réduction de 50 p. c. sur les prix d'abonnements.

(2) De 1879 à 1882 inclus, les voyageurs de commerce payaient moins que le public ordinaire, du chef des abonnements.

(3) Exposition nationale et extension des divers tarifs d'abonnements.

(4) Réduction du tarif d'abonnements et faculté pour l'abonné de prendre indifféremment les trains express et les trains ordinaires.

Institution d'abonnements de quinze jours, à partir du 1er juin 1893. (Voir annexe suivante.)

N° XXX. — *Mouvement et recettes des abonnements de 15 jours.*

MOIS.	ANNÉE 1894.								ANNÉE 1895.							
	MOUVEMENT.				RECETTES.				MOUVEMENT.				RECETTES.			
	1re classe.	2e classe	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.
Janvier. . .	144	695	1,309	2,148	7,175	26,410	32,725	66,310	221	1,025	1,655	2,901	11,050	38,950	41,375	91,375
Février. . .	136	652	1,339	2,127	6,800	24,776	33.475	65,051	192	824	1,267	2,283	9,600	31,312	31,675	72,587
Mars. . . .	151	728	1,487	2,366	7,550	27,664	37,175	72,389	207	1,063	1,947	3,219	10,350	40,470	48,675	99,495
Avril. . . .	187	824	1,603	2,614	9,350	31,312	40,075	80,737	278	1,097	1,957	3,332	13,900	41,686	48,925	104,511
Mai	286	1 075	1,964	3,325	14,300	40,850	49,100	104,250	300	1,234	2,136	3,670	15,000	46,892	53,400	115,292
Juin	427	1,235	2,125	3,787	21,350	46,950	53,125	121,405	447	1,357	2,387	4,191	22,350	51,566	59,675	133,591
Juillet . . .	830	1,836	2,881	5,567	41,500	70,528	72,025	184,053	816	1,823	2,878	5,517	40,800	69,274	71,950	182,024
Août. . . .	1,223	3,297	4,314	8,834	61,150	125,286	107,850	294,286	1,255	3,012	4,256	8,523	62,750	114,456	106,400	283,606
Septembre. .	704	2,434	3,482	6,620	35,200	92,492	87.050	214,742	746	2,155	3,505	6,406	37,300	81,890	87,625	206,815
Octobre . .	308	1,189	2,153	3,650	15,400	45,182	53,825	114,407	386	1,368	2,436	4,190	19,300	51,984	60,900	132,184
Novembre .	304	1,057	1,872	3,233	15,200	40,166	46,800	102,166	315	1,154	1,974	3,443	15,750	43,852	49,350	108,952
Décembre. .	188	727	1,311	2,226	9,400	27,626	32,775	69,801	265	849	1,339	2,453	13,250	32,262	33,475	78,987
Totaux .	4,888	15.769	25,840	46,497	244,375	599,222	646,000	1,489,597	5,428	16,963	27,757	50,128	271,400	644,594	693,425	1,609,419

N° XXXI. — *Collisions et déraillemen*

Réseau de l'Éta

Numéros d'ordre.	NATURE.		CAUSES DES COLLISION														
			VOIE.					MATÉRIEL ROULANT.									
			Rails cassés.	Défectuosités des appareils spéciaux de la voie.	Défectuosités du tracé de la voie ; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	Attelages rompus ou défaits.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.	Avaries aux bandages ; décalages de roues ou de bandages ; bris de roues.	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension.	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant.	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou
1	Collisions aux stations . .	1895. . . .	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	6	11
		1894. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9	9
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	17	14
2	Collisions aux bifurcations .	1895. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
		1894. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
3	Collisions de trains se suivant sur la même voie en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.	1895. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
		1894 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé en dehors de la même zone.	1895. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1894. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (1)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5	Collisions entre les parties d'un même train par suite de rupture d'attelages.	1895. . . .	»	»	»	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»
		1894. . . .	»	»	»	»	»	4	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	4	»	»	»	»	»	»	»	»
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1895. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1894. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1895 .	»	1	2	2	»	1	1	1	2	»	»	»	11	»
		1894. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	1	1	6	»
		Moyenne (1).	»	3	1	1	1	1	2	3	3	»	1	2	26	»
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1895 . . .	»	1	»	1	3	»	3	1	13	»	»	1	2	»
		1894. . . .	»	»	»	1	1	»	3	»	1	»	»	1	1	»
		Moyenne (1).	1	»	1	1	3	1	5	2	7	»	2	2	2	»
	Ensemble . . .	1895. . . .	»	2	2	3	3	3	4	3	15	»	»	1	19	14
		1894. . . .	»	»	»	1	1	4	3	»	3	»	1	2	16	14
		Moyenne (1).	1	4	1	1	4	6	7	6	9	»	3	3	44	19

(1) Établie sur les résultats des seize dernières années.

(2) Pour les années 1835 à 1894, *voir* annexe XXXIII.

trains. — Accidents de personnes y relatifs.

Année 1895.

DÉRAILLEMENTS.								NOMBRE de collisions et déraillements en général.			COLLISIONS ET DÉRAILLEMENTS AYANT FAIT DES VICTIMES.											
ÉCUTION DU SERVICE.												PERSONNES ATTEINTES (*).										
												VOYAGEURS.				AGENTS DE L'ADMINISTRATION.				ENSEMBLE.			
Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclanchement.	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservance des signaux ou arrêt tardif.	Trains entrant en gare avec trop de vitesse, ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement, sur une voie convergente.	Autres négligences.	Causes diverses et indéterminées.	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	Trains de voyageurs et mixtes.	Trains de marchandises, machines à vide, etc.	Ensemble.	Nombre de collisions et déraillements (déjà compris dans la colonne qui précède) ayant fait des victimes.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
»	1	3	3	»	»	2	3	9	15	24	8	»	2	3	5	2	13	1	16	2	15	4	21
2	1	»	3	6	»	»	1	11	21	32	11	»	3	2	7	»	8	1	9	»	13	3	16
1	7	3	9	10	9	3	4	19	42	61	11	»	3	11	16	1	8	9	18	1	13	20	34
»	»	»	»	»	»	»	1	2	»	2	1	»	»	»	»	»	1	1	2	»	1	1	2
»	1	»	»	»	»	»	1	»	2	2	1	»	»	»	»	»	»	2	2	»	»	2	2
»	1	»	»	»	1	»	1	2	2	4	2	»	1	1	2	»	1	1	2	»	2	2	4
»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	2	»	1	»	3	3	4	»	»	»	»	»	4	1	5	»	4	1	5
»	»	»	»	»	2	»	1	1	3	4	2	»	1	2	3	»	1	1	2	»	2	3	5
»	»	»	»	»	3	»	»	2	1	3	3	19	111	2	132	3	13	»	16	22	124	2	148
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	1	»	»	1	»	1	1	1	7	1	9	»	1	1	2	1	8	2	11
»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	4	2	»	»	»	»	»	4	»	4	»	4	»	4
»	»	»	»	»	2	1	»	»	4	4	1	»	»	»	»	»	1	1	2	»	1	1	2
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	2	»	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	2	»	»	1	2	3	1	»	»	»	»	»	1	»	1	»	1	»	1
1	»	»	3	»	2	3	3	17	12	29	4	»	1	3	4	»	3	»	3	»	4	3	7
»	»	»	»	»	1	4	»	6	9	15	4	»	»	2	2	»	2	2	4	»	2	4	6
1	»	»	1	»	4	11	2	21	34	55	3	»	»	1	1	»	2	1	3	»	2	2	4
»	»	»	»	»	»	7	»	12	23	35	8	»	1	»	1	»	10	3	13	»	11	3	14
»	»	»	»	»	1	1	»	2	7	9	2	»	7	»	7	1	»	2	3	1	7	2	10
»	»	»	»	»	2	8	1	12	21	33	3	1	8	1	10	»	2	2	4	1	10	3	14
1	1	3	6	»	5	12	8	42	54	96	24	19	115	8	142	5	40	5	50	24	155	13	192
2	2	»	5	6	6	5	3	19	50	69	24	»	12	4	16	1	18	8	27	1	30	12	43
2	8	3	9	10	22	22	9	56	109	165	23	2	21	16	39	2	17	15	34	4	38	31	73

N° XXXII. — *Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions ou à des déraillements de trains.*

Année 1895.

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE			
	tuées.	blessées.	contusionnées	TOTAL.
A. *Accidents survenus aux voyageurs* par leur imprudence :				
En montant dans un train ou en en descendant aux stations.	2	10	6	18
En tombant ou sautant d'un train en marche en pleine voie.	3	10	3	16
En circulant dans l'intérieur des stations.	1	4	1	6
Lors de la fermeture des portières	»	25	4	29
Dans d'autres circonstances	»	2	6	8
TOTAUX. . . .	6	51	20	77
B. *Accidents survenus à des personnes étrangères au service, autres que des voyageurs* :				
En traversant le railway à des passages à niveau gardés. . .	5	7	3	15
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés.	7	4	1	12
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer	1	2	1	4
En circulant dans les stations	2	1	1	4
— le long de la voie.	6	2	1	9
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres.	4	15	2	21
Dans d'autres circonstances	1	2	1	4
Ivresse, folie, suicide	25	2	»	27
TOTAUX. . . .	51	35	10	96

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	
C. *Accidents survenus aux agents de l'Administration.*									
1° Dans les stations :									
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	1	14	5	20	»	»	»	»	20
En passant au-dessus des buttoirs ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres.	1	3	»	4	»	»	»	»	4
En descendant ou en tombant des véhicules en mouvement ou en y montant	2	29	6	37	»	»	»	»	37
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage.	»	10	»	10	»	1	»	1	11
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules.	7	88	25	120	»	3	1	4	124
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises	»	185	68	253	»	»	»	»	253
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	»	164	37	201	»	»	1	1	202
TOTAUX.	11	493	141	645	»	4	2	6	651
2° Dans les ateliers :									
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre les véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage.	»	1	»	1	»	»	»	»	1
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés, par le déplacement de véhicules.	»	1	»	1	»	»	»	»	1
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement de marchandises	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	»	1	»	1	»	»	»	»	1
TOTAUX.	»	3	»	3	»	»	»	»	3
3° En accrochant des véhicules	3	53	9	65	»	»	»	»	65

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	tués.	blessés.	contusionnés	TOTAL.	
4° En décrochant des véhicules.	1	17	2	20	»	»	»	»	20
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrières . .	»	4	2	6	»	»	»	»	6
6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route. . . .	6	1	1	8	»	»	»	»	8
7° Gardes chargés du contrôle des coupons en cours de route :									
Tombés du train en passant d'une voiture à l'autre	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Tombés du train en marche en ouvrant ou en fermant une portière, en sortant d'une voiture ou d'un fourgon, ou en y entrant.	»	7	5	12	»	»	»	»	12
Tombés ou blessés en se heurtant à des obstacles fixes	»	1	»	1	»	»	»	»	1
Tombés ou blessés en descendant du train ou en y montant aux stations	1	8	2	11	»	»	»	»	11
Atteints dans d'autres circonstances	1	2	1	4	»	»	»	»	4
TOTAUX. . . .	2	18	8	28	»	»	»	»	28
8° Autres agents des trains : chefs-gardes, garde-bagages, machinistes, chauffeurs, etc.									
Tombés d'un train en marche.	1	3	1	5	»	»	»	»	5
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes .	»	1	1	2	»	»	»	»	2
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	1	15	2	18	»	»	»	»	18
Tombés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	1	22	4	27	»	»	»	»	27
Atteints dans d'autres circonstances.	1	51	16	68	»	»	»	»	68
TOTAUX. . . .	4	92	24	120	»	»	»	»	120
9° Agents atteints en dehors de tout service :									
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant.	2	2	»	4	»	»	»	»	4
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies . . .	5	2	»	7	»	1	»	1	8
Accidents divers	1	1	»	2	»	»	»	»	2
TOTAUX. . . .	8	5	»	13	»	1	»	1	14

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	tués.	blessés.	contusionnés	TOTAL.	
10° Agents atteints en réparant les voies ou bâtiments :									
Par des véhicules en mouvement, en circulant ou en se tenant dans les voies ou près des voies, pour des travaux à effectuer aux bâtiments, voies et dépendances	1	4	»	5	»	1	»	1	6
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules	1	4	»	5	»	»	»	»	5
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	»	5	»	5	»	»	»	»	5
Totaux.	2	13	»	15	»	1	»	1	16
11° Agents d'autres administrations :									
Postes, télégraphes, marine, etc	2	»	1	3	»	»	»	»	3
Agents des stations communes	1	4	3	8	»	»	»	»	8
Totaux.	3	4	4	11	»	»	»	»	11
Ensemble pour le littéra *C*. . .	40	703	191	934	»	6	2	8	942

N° XXXIII. — *Dénombrement des accidents*

ANNÉES.	Longueur moyenne exploitée (*).	Voyageurs.							Employés et ouvriers.							Personnes
		Par le fait du service, collisions et déraillements.		Par leur propre fait (embarquement et débarquement, etc.).		Total.			Par le fait du service, collisions et déraillements		Par leur propre fait (imprudence dans les manœuvres, les chargements, circulation sur les voies, etc.		Total.			Circulation imprudente sur la voie et dans les stations, traversées des passages à niveau, etc.
		Tués.	Blessés et contusionnés.	Tués	Blessés et contusionnés	Tués.	Blessés et contusionnés	Ensemble	Tués.	Blessés et contusionnés.	Tués.	Blessés et contusionnés	Tués.	Blessés et contusionnés	Ensemble	Tués.	Blessés et contusionnés
1		2	3	2	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1855	13	»	»	»	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1856	36	»	»	1	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1857	91	»	»	1	2	1	2	3	»	»	1	»	1	»	1	1	»
1858	203	»	2	»	4	»	6	6	2	2	3	3	5	5	10	»	»
1859	273	»	»	»	2	»	2	2	»	»	6	9	6	9	15	1	»
1840	325	»	2	2	»	2	2	4	»	1	6	4	6	5	11	1	
1841	341	1	4	»	4	1	8	9	»	3	2	10	2	13	15	1	»
1842	399	»	2	»	1	»	3	3	»	2	4	2	4	4	8	2	»
1843	485	»	1	4	13	4	14	18	»	1	3	7	3	8	11	5	
1844	560	3	9	»	2	3	11	14	1	3	1	7	2	10	12	4	
1845	560	»	»	2	7	2	7	9	»	3	4	11	4	16	20	5	
1846	560	»	»	»	4	»	4	4	»	»	5	17	5	17	22	8	
1847	570	»	»	»	3	»	3	3	»	»	5	17	5	17	22	6	
1848	595	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	11	3	11	14	5	
1849 à 1856	625 à 713	2	49	5	16	7	65	72	4	12	74	175	78	187	265	68	5
1857	745	»	»	»	1	»	1		1	3	11	18	12	21	33	9	1
1858	746	»	1	»	3	»	4	4	»	2	9	23	9	25	34	15	1
1859	746	»	6	»	»	»	6	6	»	4	13	18	13	22	35	10	
1860	747	»	»	»	»	»	»	»	»	6	5	21	5	27	32	8	1
1861	749	»	»	2	1	2	1	3	»	5	9	35	9	40	49	11	1
1862	749	»	1	»	3	»	4	4	»	2	12	30	12	32	44	12	
1863	749	»	2	1	4	1	6	7	1	4	20	25	21	29	50	9	
1864	749	»	»	1	5	1	5	6	»	»	30	35	30	35	65	7	
1865	749	»	»	2	3	2	3	5	»	2	46	52	46	54	100	21	1
1866	790	»	8	1	7	1	15	16	2	14	42	66	44	80	124	20	1
1867	865	»	»	3	3	3	3	6	»	»	33	62	33	62	95	25	1
1868	865	1	12	»	6	1	18	19	2	9	22	54	31	63	94	19	1
1869	865	»	»	2	3	2	3	5	»	2	41	51	41	53	94	22	1
1870	869	»	»	1	2	1	2	3	»	»	23	36	23	36	59	22	2
1871	1,422	1	7	2	3	3	10	13	2	16	38	44	40	60	100	41	3
1872	1,470	»	11	2	13	2	24	26	5	14	55	89	60	103	163	30	2
1873	1,875	6	20	3	8	9	28	37	»	9	76	128	76	137	213	40	5
1874	1,929	»	43	6	8	6	51	57	6	22	60	117	66	139	205	36	4
1875	1,966	»	9	3	9	3	18	21	4	26	66	110	70	136	206	38	2
1876	2,053	1	26	6	16	7	42	49	»	13	59	147	59	160	219	49	4
1877	2 145	»	14	1	12	1	26	27	1	23	64	115	65	138	203	30	3
1878	2,441	»	9	2	8	2	17	19	»	20	57	153	57	153	210	42	3
1879	2,555	4	37	8	17	12	54	66	5	25	85	139	90	184	274	32	1
1880	2,702	»	28	6	46	6	74	80	3	53	102	286	105	339	444	34	4
1881	2,841	2	58	9	52	11	110	121	4	56	124	374	128	430	558	40	4
1882	2 975	»	20	11	55	11	75	86	5	34	109	579	114	613	727	36	3
1883	3 045	»	3	7	63	7	66	73	2	31	84	402	86	433	519	35	5
1884	3,100	»	27	9	45	9	72	81	1	26	70	299	71	325	396	27	4
1885	3,144	»	41	5	26	5	67	72	1	27	63	315	64	342	406	34	4
1886	3,171	»	3	3	40	3	43	46	2	20	56	297	58	317	375	32	2
1887	3,188	»	1	3	43	3	44	47	»	14	41	330	41	364	405	34	4
1888	3,198	»	13	7	41	7	54	61	»	13	58	315	58	326	384	34	4
1889	3,207	12	136	8	44	20	180	200	3	28	55	655	58	681	739	38	5
1890	3,220	»	6	6	65	6	71	77	2	31	60	742	62	773	835	30	5
1891	3.241	»	26	12	59	12	85	97	1	30	63	800	64	830	894	33	4
1892	3.247	2	74	4	53	6	127	133	»	37	48	766	48	803	851	21	3
1893	3,250	»	26	7	56	7	82	89	1	44	47	746	48	790	838	22	4
1894	3,260	»	16	6	65	6	81	87	1	26	35	802	36	828	864	30	4
1895	3,270	19	123	6	71	25	194	219	5	45	40	902	45	947	992	26	4
		54	876	170	1,018	224	1,894	2,118	67	765	2,055	10,667	2,122	11,432	13,554	1,161	1,247

(1) Voir l'annexe XXXI de 1890.

(*) Non compris les sections appartenant à des Compagnies et parcourues en transit par des trains de l'État.

e personnes depuis 1835.

trangères à l'Administration autres que voyageurs.					NOMBRE TOTAL DES VICTIMES.			VOYAGEURS EMBARQUÉS.	TRAINS-KILOMÈTRES. — VOYAGEURS.	TRAINS-KILOMÈTRES. — VOYAGEURS et marchandises RÉUNIS.
Ivresse, folie, suicide.		TOTAL.								
Tués.	Blessés et contusionnés.	Tués.	Blessés et contusionnés.	Ensemble	Tués.	Blessés et contusionnés.	Ensemble			
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
»	»	»	»	»	»	1	1	421,439	50,370	50,370
»	»	»	»	»	1	»	1	871,307	147,805	147,805
»	»	1	»	1	3	2	5	1,384,577	307,970	307,970
»	»	»	»	»	5	11	16	2,238,303	648,775	648,775
»	»	1	»	1	7	11	18	1,952,731	651,420	872,785
»	»	1	2	3	9	9	18	2,199,319	655,367	1,181,105
3	»	4	»	4	7	21	28	2,659,744	1,010,129	1,491,965
1	»	3	»	3	7	7	14	2,724,104	1,170,050	1,589,090
»	»	5	1	6	12	23	35	3,085,349	1,396,485	1,877,170
3	»	7	2	9	12	23	35	3,381,529	1,652,155	2,485,305
2	»	7	2	9	13	25	38	3,470,678	1,512,775	2,726,510
2	»	10	6	16	15	27	42	3,700,111	1,624,325	3,262,110
1	1	7	3	10	12	23	35	3,746,390	1,762,725	3,809,070
3	»	8	4	12	11	15	26	3,638,965	1,599,840	2,866,985
28	»	96	56	152	181	308	489	(1)	(1)	(1)
4	»	13	11	24	25	33	58	6,458,424	2,555,732	5,282,961
2	1	17	11	28	26	40	66	6,640,948	2,645,734	5,320,131
4	»	14	6	20	27	34	61	7,140,640	2,675,930	5,321,514
»	»	8	12	20	13	39	52	7,412,361	2,830,890	5,530,227
2	2	13	14	27	24	55	79	7,849,594	2,911,530	5,746,650
2	1	14	8	22	26	44	70	8,131,685	3,076,146	5,996,242
2	4	11	10	21	33	45	78	8,818,952	3,408,597	6,573,738
2	1	9	8	17	40	48	88	9,421,652	3,741,495	7,458,774
1	3	22	18	40	70	75	145	10,677,965	4,614,983	8,656,618
3	»	23	19	42	68	114	182	11,637,417	5,371,382	10,037,669
9	1	34	14	48	70	79	149	12,616,961	4,844,224	9,654,794
4	1	23	19	42	55	100	155	12,824,334	4,817,081	9,248,897
»	»	22	18	40	65	74	139	13,577,016	5,069,001	9,638,977
4	»	26	26	52	50	64	114	14,134,356	5,177,104	9,874,316
6	4	47	36	83	90	106	196	18,282,037	6,932,792	13,545,827
9	5	39	30	69	101	157	258	23,197,623	7,369,475	15,323,278
9	1	49	51	100	134	216	350	29,101,509	9,040,477	20,852,140
14	15	50	58	108	122	248	370	32,444,823	9,579,797	21,349,364
11	8	49	35	84	122	189	311	34,961,012	9,681,999	20,861,890
16	12	65	53	118	131	255	386	36,913,707	10,024,442	21,424,913
13	2	43	32	75	109	196	305	37,421,220	10,621,324	22,031,963
23	8	65	38	103	124	208	332	40,391,240	11,561,529	23,420,671
18	»	50	16	66	152	254	406	40,926,427	12,707,669	25,499,296
31	3	65	43	108	176	456	632	43,052,882	14,857,925	29,459,939
23	3	63	49	112	202	589	791	45,950,022	16,227,096	32,751,848
27	»	63	33	96	188	721	909	47,906,137	17,706,457	34,955,373
12	1	47	55	102	140	554	694	49,637,604	16,696,592	33,847,939
16	1	43	43	86	123	440	563	50,465,943	16,917,754	33,268,703
25	6	59	49	108	128	458	586	51,233,224	17,516,859	33,224,545
21	4	53	31	84	114	391	505	51,657,884	17,946,659	33,452,367
19	3	53	50	103	97	458	555	54,064,304	19,400,746	35,261,905
19	2	53	47	100	118	627	745	57,883,610	20,777,889	37,388,394
25	5	63	63	126	141	924	1,065	59,957,199	21,548,450	39,033,328
21	3	50	58	108	118	902	1,020	64,228,892	22,332,541	39,931,735
22	2	55	47	102	131	962	1,093	67,432,178	22,929,544	39,849,543
29	2	50	32	82	104	962	1,066	68,515,978	22,880,637	39,953,973
31	»	53	41	94	108	913	1,021	70,969,992	22,954,883	40,367,767
29	1	59	50	109	101	959	1,060	74,773,172	23,960,196	41,286,780
25	2	51	45	96	121	1,186	1,307	76,937,198	24,810,341	42,632,870
575	108	1,736	1,355	3,091	4,082	14,681	18,763	—	—	—

2e section. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

N° XXXIV. — *Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1895.*

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE à la fin de l'année.				SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.			
	SUR LE TERRITOIRE		ENSEMBLE.		PARTIES ÉTABLIES		PARTIES AFFECTÉES au service des	
	Belge.	Étranger.	Par ligne.	Par exploitation.	A double voie	A simple voie	Voyageurs et marchandises.	Marchandises seulement
	Mét. courts	Mét. courts	Mét courts	Mét. courts	Mét courts	Mét. courts	Mét. courts	Mét. courts
Anvers à Gand, par Saint-Nicolas et Lokeren (1)	49,323	»	»	49,323	13,650	35,673	49,323	»
Chimay : Hastière à la frontière vers Anor (France)	59,868	»	»	59,868	»	59,868	59,868	»
Flandre occidentale. — Bruges à Courtrai	52,046	»	52,046		»	52,046	52,046	»
Flandre occidentale. — Courtrai à Poperinghe	43,511	»	43,511		»	43,511	43,511	»
Flandre occidentale. — Poperinghe à Hazebrouck (France)	5,933	14,722	20,655	178,692	»	20,655	20,655	»
Flandre occidentale. — Ingelmunster à Deynze, par Thielt	25,438	»	25,438		»	25,438	25,438	»
Flandre occidentale. — Roulers à Ypres	22,030	»	22,030		»	22,030	22,030	»
Flandre occidentale. — Roulers à Menin	15,012	»	15,012		»	15,012	15,012	»
Gand-Eecloo-Bruges	47,297	»	»	47,297	1,892	45,405	47,297	»
Gand à Terneuzen (Pays-Bas)	26,448	14,590	»	41,078	»	41,078	41,078	»
Grand Central belge. — Entre-Sambre-et-Meuse. — Charleroy à Vireux (France) . . Embranchements de Couvin, de Florennes, de Laneffe, de Morialmé et de Philippeville et de la Sambre à Marcinelle.	62,478	3,100	65,578		23,678	41,900	65,578	»
Grand Central belge. — Est belge. — Louvain à Givet (France)	45,717	»	45,717		2,251	43,466	43,466	2,251
Grand Central belge. — Est belge. — Lodelinsart à Marcinelle, et embranchements industriels	117,251	2,083	119,334		16,012	103,322	119,334	»
Grand Central belge. — Landen à Hasselt (2)	16,124	»	16,124		4,533	11,591	4,533	11,591
Grand Central belge. — Aerschot à Aix-la-Chapelle (Prusse)	27,964	»	27,964		»	27,964	27,964	»
Grand Central belge. — Nord de la Belgique. — Anvers à Louvain et embranchement de Louvain-Bassins	62,052	40,208	102,260	627,740	6,679	95,581	102,260	»
Grand Central belge. — Nord de la Belgique. — Aerschot à Hérenthals	73,259	»	73,259		15,913	57,346	60,141	13,118
Grand Central belge. — Nord de la Belgique. — Turnhout à Tilbourg (Pays-Bas)	20,535	»	20,535		»	20,535	20,535	»
Grand Central belge. — Anvers à Gladbach (Prusse)	8,816	23,100	31,916		»	31,916	31,916	»
Grand Central belge. — Sichem à Montaigu	73,241	48,244	121,485		461	121,024	121,485	»
Hasselt à Maeseyck	3,568	»	3,568		»	3,568	3,568	»
Liége à Maestricht (Pays-Bas)	40,567	»	»	40,567	»	40,567	40,567	»
Liégeois-Limbourgeois. — Liége à Hasselt	18,276	11,007	»	29,283	29,283	»	29,283	»
Liégeois-Limbourgeois. — Hasselt à Eindhoven (Pays-Bas)	54,684	»	54,684		»	54,684	51,545	3,139
Liégeois-Limbourgeois. — Liége à Flémalle et embranchements	43,281	17,571	60,852	140,742	»	60,852	60,852	»
Malines à Terneuzen (Pays-Bas)	25,206	»	25,206		»	25,206	7,677	17,529
Nord belge. — Charleroy à Erquelinnes	43,900	23,586	»	67,486	4,561	62,925	67,486	»
Nord belge. — Mons à la frontière vers Hautmont (France)	30,653	»	30,653		30,653	»	29,885	768
Nord belge. — Namur à Liége	15,890	»	15,890	168,878	15,890	»	15,890	»
Nord belge. — Namur à Givet (France)	72,634	»	72,634		72,634	»	72,151	483
Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)	46,301	3,400	49,701		10,326	39,375	49,701	»
Termonde à Saint-Nicolas	9,433	»	»	9,433	»	9,433	9,433	»
	21,146	»	»	21,146	1,726	19,420	20,356	790
TOTAL	(1) et (2) 1,279,922	201,611	1,481,533		250,142	1,231,391	1,431,864	49,669

(1) Non compris 530 mètres de voie fluviale (passage de l'Escaut : Anvers à la Tête de Flandre).

(2) Y compris 10,220 mètres (section de Landen à Saint-Trond) construits par l'État belge et exploités par le Grand Central belge pour compte de la Société anonyme des chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt.

N° XXXV. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1895.*

DÉSIGNATION des COMPAGNIES. (1)	du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC., sont ÉTABLIES. (2)	NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE. — STATIONS EXPLOITÉES : *en commun* avec une ou plusieurs autres administrations. (3)	STATIONS EXPLOITÉES : *exclusivement* par la Compagnie considérée. (4)	STATIONS EXPLOITÉES : Ensemble. (Colonnes 3 et 4.) (5)	Haltes. (6)	Points d'arrêt. (7)	Total. (Colonnes 5, 6 et 7.) (8)	NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways : en pleine voie (gares privées). (9)	aux stations. (10)	Total. (Colonnes 9 et 10.) (11)
Anvers à Gand	Belge	1	9	10	1	3	14	»	1	1
	Etranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	1	9	10	1	3	14	»	1	1
Chimay	Belge	4	10	14	»	2	16	3	2	5
	Etranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	10	14	»	2	16	3	2	5
Flandre occidentale	Belge	11	19	30	3	11	44	»	2	2
	Etranger	1	3	4	»	»	4	»	»	»
	Ensemble.	12	22	34	3	11	48	»	2	2
Gand-Eecloo-Bruges	Belge	4	8	12	1	»	13	»	5	5
	Etranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	8	12	1	»	13	»	5	5
Gand à Terneuzen	Belge	4	3	7	1	»	8	»	3	3
	Etranger	2	3	5	»	»	5	»	1	1
	Ensemble.	6	6	12	1	»	13	»	4	4
Grand Central belge	Belge	39	64	103	29	1	133	36	90	126
	Etranger	7	13	20	11	»	31	1	7	8
	Ensemble.	46	77	123	40	1	164	37	97	134
Hasselt à Maeseyck	Belge	1	6	7	1	»	8	1	1	2
	Etranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	1	6	7	1	»	8	1	1	2
Liége à Maestricht	Belge	1	5	6	»	7	13	1	4	5
	Etranger	1	2	3	»	1	4	»	1	1
	Ensemble.	2	7	9	»	8	17	1	5	6
Liégeois-Limbourgeois	Belge	9	14	23	3	1	27	6	23	29
	Etranger	1	2	3	»	»	3	»	»	»
	Ensemble.	10	16	26	3	1	30	6	23	29
Malines à Terneuzen	Belge	6	4	10	1	2	13	»	2	2
	Etranger	2	2	4	1	»	5	»	»	»
	Ensemble.	8	6	14	2	2	18	»	2	2
Nord belge	Belge	18	29	47	6	29	82	24	55	79
	Etranger	1	»	1	»	»	1	»	»	»
	Ensemble.	19	29	48	6	29	83	24	55	79
Taviers à Embresin	Belge	»	»	»	5	4	9	3	3	6
	Etranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	»	»	»	5	4	9	3	3	6
Termonde à Saint-Nicolas	Belge	2	5	7	»	1	8	»	»	»
	Etranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	2	5	7	»	1	8	»	»	»
TOTAUX	Belge	100	176	276	51	61	388	74	191	265
	Etranger	15	25	40	12	1	53	1	9	10
	Ensemble.	115	201	316	63	62	441	75	200	275

N° XXXVI. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1895.*

Comparaison des années 1895 et 1894.

	DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.													
	Anvers à Gand.	Chimay.	Flandre occidentale.	Gand-Eeeloo-Bruges.	Gand à Terneuzen.	Grand Central belge.	Hasselt à Maeseyck.	Liége à Maestricht.	Liégeois-Limbourgeois. (1)	Malines à Terneuzen.	Nord belge.	Tariers à Embresin.	Termonde à St-Nicolas.	Ensemble.
Matériel de traction.														
Locomotives. en 1894	13	7	38	10	10	(2) 203	3	(3) 11	29	14	(4) 204	3	6	551
Locomotives. en 1895	13	7	40	10	10	(2) 203	3	(3) 11	29	14	(4) 205	4	6	555
Différences pour 1895	»	»	+ 2	»	»	»	»	»	»	»	+ 1	+ 1	»	+ 4
Tenders . . . en 1894	»	7	37	6	6	124	»	8	20	13	129	»	»	350
Tenders . . . en 1895	»	7	39	6	7	124	»	8	20	13	129	»	»	353
Différences pour 1895	»	»	+ 2	»	+ 1	»	»	»	»	»	»	»	»	+ 3
Voitures à vapeur en 1894	»	»	7	»	»	»	»	»	»	3	»	»	»	10
Voitures à vapeur en 1895	»	»	7	»	»	»	»	»	»	3	»	»	»	10
Différences pour 1895	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Matériel de transport.														
Voitures à voyageurs — de 1re classe.	5	»	15	3	4	43	»	3	—	5	29	»	1	108
Voitures à voyageurs — de 2e —	16	»	23	6	4	42	»	3	—	7	28	»	2	131
Voitures à voyageurs — de 3e —	46	7	99	99	9	227	6	11	—	17	65	»	9	522
Voitures à voyageurs — mixtes	17	5	25	25	2	(5) 76	2	(6) 16	—	8	(7) 25	6	3	196
Voitures à voyageurs — Ensemble.	84	12	162	46	19	388	8	33	(1)	37	147	6	15	957
Fourgons à bagages	14	8	45	7	5	212	2	(8) 14	(1)	12	140	3	4	466
Wagons à marchandises — découverts	51	195	314	42	171	5,849	44	219	—	365	3,812	62	30	11,754
Wagons à marchandises — fermés	46	6	140	50	13	584	16	68	—	23	474	»	15	1,435
Wagons à marchandises — pr chevaux.	»	»	8	»	»	6	2	2	—	»	10	»	»	26
Wagons à marchandises — pr bétail.	3	8	56	»	4	579	16		—	50	50	4	7	779
Wagons à marchandises — Ensemble.	100	209	518	92	188	7,018	78	289	(1)	438	4,346	66	52	13,394
Véhicules divers	11	1	1	4	2	17	4	1	(1)	7	7	»	2	57
Totaux (véhicules de transport) en 1894	216	230	708	159	214	7,622	92	335	(1)	492	4,638	75	73	14,854
Totaux (véhicules de transport) en 1895	209	230	726	149	214	7,635	92	337	—	494	4,640	75	73	14,874
Différences pour 1895	— 7	»	+ 18	— 10	»	+ 7	»	+ 2	—	+ 2	+ 2	»	»	+ 20

(1) A la fin de 1895, cette ligne possédait 18 voitures à voyageurs de 3e classe, 8 voitures mixtes et 26 fourgons à bagages. Quant aux wagons à marchandises, la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais n'en a plus qui soient spécialement affectés au réseau Liégeois-Limbourgeois. Actuellement le matériel de l'espèce de cette administration est utilisé indistinctement sur toute l'étendue des lignes qu'elle exploite (1,566 kilomètres). L'effectif total à la fin de 1895 comprenait : 2,879 wagons découverts, 2,557 wagons fermés, 147 wagons pour chevaux, 843 wagons pour bétail et 1,095 véhicules divers.

(2) Dont 2
(5) — 3
(4) — 19
(5) — 9
(6) — 10
(7) — 11
(8) — 4

affectés au service spécial des trains-tramways.

N° XXXVII. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Parcours kilométrique des trains. — Année 1895.*

Comparaison des années 1895 et 1894.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS (1)											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger).				sur les lignes aboutissantes ou étrangères.				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Anvers à Gand	440,366	40,114	1,632	482,112	»	»	»	»	440,366	40,114	1,632	482,112
Chimay	»	55,147	198,117	253,264	»	8,232	27,740	35,972 (2)	»	63,379	225,857	289,236
Flandre occidentale	1,009,415 (3)	178,775	95,223	1,283,413	315	28	»	343	1,009,730 (3)	178,803	95,223	1,283,756
Gand-Eecloo-Bruges	255,029	56,912	»	311,941	»	»	»	»	255,029	56,912	»	311,941
Gand à Terneuzen	83,251	51,378	64,906	199,535	»	»	»	»	83,251	51,378	64,906	199,535
Grand Central belge	1,713,105	1,552,365	400,400	3,665,870	84,397	238	»	84,635	1,797,502	1,552,603	400,400	3,750,505
Hasselt à Maeseyck	»	»	102,286	102,286	»	»	»	»	»	»	102,286	102,286
Liége à Maestricht	253,658 (4)	105,174	10,248	369,080	»	»	»	»	253,658 (4)	105,174	10,248	369,080
Liégeois-Limbourgeois	437,726	351,840	»	789,566	»	»	»	»	437,726	351,840	»	789,566
Malines à Terneuzen	156,772 (5)	182,622	115,914	455,308	»	»	»	»	156,772 (5)	182,622	115,914	455,308
Nord belge	1,659,397 (6)	1,176,800	»	2,836,197	»	»	»	»	1,659,397 (6)	1,176,800	»	2,836,197
Taviers à Embresin	»	»	40,000	40,000	»	»	»	»	»	»	40,000	40,000
Termonde à Saint-Nicolas	74,737	21,867	»	96,604	14,665	4,100	»	18,765	89,402	25,967	»	115,369
Totaux pour 1895	6,083,456	3,772,994	1,028,726	10,885,176	99,377	12,598	27,740	139,173	6,182,833	3,785,592	1,056,466	11,024,891
— pour 1894	6,238,259	3,655,151	1,042,812	10,936,222	97,780	12,143	29,225	139,148	6,336,039	3,667,294	1,072,037	11,075,370
Différences pour 1895	— 154,803	+ 117,843	— 14,086	— 51,046	+ 1,597	+ 455	— 1,485	+ 567	— 153,206	+ 118,298	— 15,571	— 50,479

(1) Non compris, depuis 1894, le parcours des trains de route, à vide et en manœuvres.

(2) Ces parcours ont été effectués sur la section française de Momignies à Anor, pour le compte de la Compagnie du chemin de fer du Nord français, propriétaire de cette section.

(3) Y compris 146,757 kilomètres parcourus par les voitures à vapeur.

(4) — 112,864 — — par les trains-tramways.

(5) — 9,463 — — par les voitures à vapeur.

(6) — 564,685 — — par les trains-tramways.

N° XXXVIII. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies.* — *Mouve*

NATURE DES TRANSPORTS.		DÉSIGNATIO					
		ANVERS A GAND.		CHIMAY.		FLANDRE OCCIDENTA	
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recet
Voyageurs	1re classe. . . . . (nombre.)	25,926	50,957	2,935	6,363	42,244	75,
	2e — . . . . . (—)	196,286	217,630	25,496	28,159	298,005	320,
	3e — . . . . . (—)	1,120,018	637,382	256,830	131,347	2,421,972	1,196,
	Ensemble. (—)	1,342,230	905,969	285,261	165,869	2,762,191	1,592,
Bagages	taxés au minimum . . . . . (colis.)	4,737	2,549	»	»	15,384	34,
	— au poids . . . . . (quintaux.)	4,991	8,779	1,974	5,166	14,034	
	Ensemble.	—	11,328	—	5,166	—	34,
Petites marchandises	taxées au minimum . . (expéditions.)	67,617	33,324	»	»	180,760	75,
	— au poids . . . . (quintaux.)	40,945	61,107	20,028	26,867	151,162	145,
	Ensemble.	—	94,431	—	26,867	—	221,
Grosses marchandises	taxées au minimum . . (expéditions.)	9,976	23,532	»	»	31,409	23,
	— au poids . . . . . (tonnes.)	65,814	196,255	200,408	337,934	792,395	1,346,
	Ensemble.	—	219,787	—	337,934	—	1,369,
Finances. . . . . (groups.)		1,489	935	1,876	669	58,150	9,
Équipages	transportés à grande vitesse (nombre.)	»	»	»	»	2	
	— à petite — (—)	»	»	13	194	»	
	Ensemble. (—)	»	»	13	194	2	
Chevaux et bestiaux (3)	transportés à grande vitesse. (nombre.)	»	»	135	1,629	1,197	18,
	— à petite — (—)	17,471	33,404	1,384	19,041	902	9,
	Ensemble. (—)	17,471	33,404	1,519	20,670	2,099	28,
Produits extraordinaires. . . . . (francs.)		—	31,944	—	22,831	—	20,
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. (—)		—	1,297,798	—	(4) 580,200	—	3,277,
Dépenses — — . . — (—)		—	805,545	—	(5) 430,786	—	1,806,
Excédents des recettes sur les dépenses . (—)		—	492,253	—	149,414	—	1,470,
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation		—	62.07 p. %	—	74.24 p. %	—	55.14 p.

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandi
nistrations belges est actuellement opéré sur la *totalité* des frais de transport, *sans distinction de tarifs*; dès l
(2) Y compris le mouvement (528,825 voyageurs) et la recette (200,957 francs) des trains-tramways organisés sur la section
(3) Pour les chemins de fer d'Anvers à Gand, de Gand-Eecloo-Bruges, du Grand Central belge et du Nord belge, le mouvement
d'*expéditions* ou de *wagons*.
(4) Y compris une somme de 33,804-00 francs représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer Nord français,
(5) Y compris une somme de 3,803-00 francs dépensée en combustibles par la Compagnie de Chimay, pour l'exploitation du tron

t recette (1). — *Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice* 1895.

DES COMPAGNIES.

GAND-EECLOO-BRUGES.		GAND A TERNEUZEN.		GRAND CENTRAL BELGE.		HASSELT A MAESEYCK.		LIÈGE A MAESTRICHT.		A REPORTER.	
louvement	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement.	Recette.
7,814	13,280	1,736	2,831	116,701	196,461	1,297	2,509	18,712	31,722	217,335	379,707
20,825	148,467	12,325	11,967	605,825	690,209	6,139	9,100	72,047	73,516	1,336,948	1,469,871
72,715	279,382	245,286	181,562	6,544,708	2,831,296	62,491	48,481	(2) 1,013,899	(2) 474,302	12,137,919	5,780,219
01,354	441,129	259,347	196,360	7,267,234	3,717,966	69,927	60,090	1,104,658	579,540	13,692,202	7,629,797
2,287	1,143	792	4,304	29,604	74,842	874	437	»	»	53,678	140,516
1,625	2,647	1,743		21,331		395	846	8,053	8,664	54,146	
—	3,790	—	1,304	—	74,842	—	1,283	—	8,664	—	140,516
50,152	20,039	3,414	1,491	307,171	574,615	27,839	8,803	»	»	636,953	1,037,094
31,399	28,212	14,822	9,834	225,139		10,872	12,227	55,777	39,073	553,144	
—	48,251	—	11,325	—	574,615	—	21,030	—	39,073	—	1,037,094
7,268	8,076	927	1,049	57,643	9,902,920	1,066	1,798	»	»	108,289	13,144,518
53,230	238,271	169,371	113,307	4,680,245		36,323	61,548	856,742	589,843	7,254,528	
—	246,347	—	114,356	—	9,902,920	—	63,346	—	589,843	—	13,144,518
4,576	1,093	457	906	13,884	2,777	1,136	305	3,359	863	84,927	17,445
1	14	»	»	70	2,776	»	»	1	6	74	2,827
»	»	»	»	73	2,155	»	»	»	»	86	2,349
1	14	»	»	143	4,931	»	»	1	6	160	5,176
8,644	9,045	»	»	2,173	6,736	1	14	200	3,586	—	39,795
35,729	16,764	351	3,715	64,770	71,247	433	5,865	636	6,939	—	166,679
44,373	25,809	351	3,715	66,943	77,983	434	5,879	836	10,525	—	206,474
—	44,695	—	43,072	—	187,206	—	15,694	—	72,685	—	438,230
—	781,128	—	671,038	—	14,543,240	—	167,627	—	1,301,199	—	22,619,247
—	425,347	—	322,347	—	7,140,040	—	164,480	—	720,334	—	14,815,781
—	355,781	—	348,691	—	7,403,200	—	3,147	—	580,865	—	10,803,466
—	54.45 p. %	—	48.04 p. %	—	49.09 p. %	—	98.12 p. %	—	55.36 p. %	—	—

l'équipages et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les admi-
il n'est plus possible d'indiquer le chiffre exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.
Liége à Visé.
ransports d'animaux est exprimé par le nombre de *têtes;* pour les autres lignes concédées ce mouvement est représenté par le nombre

chef de l'exploitation de la section française de Momignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la Compagnie de Chimay
dont il est question dans le renvoi (4) ci-dessus.

No XXXVIII. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement*

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION					
	REPORTS.		LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.		MALINES A TERNEUZE	
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs { 1re classe. . . . . (nombre.)	217,335	379,707	17,440	43,561	16,335	20,8
Voyageurs { 2e — . . . . . (—)	1,336,948	1,469,871	156,371	233,243	83,767	65,5
Voyageurs { 3e — . . . . . (—)	12,137,919	5,780,219	774,003	481,275	563,830	247,9
Ensemble. (—)	13,692,202	7,629,797	947,814	758,079	663,932	334,3
Bagages { taxés au minimum . . . . . (colis.)	53,678	140,516	5,553	2,688	3,447	1,5
Bagages { — au poids . . . . . (quintaux.)	54,146		4,660	10,256	2,084	3,0
Ensemble.	—	140,516	—	12,944	—	4,6
Petites marchandises { taxées au minimum. . (expéditions.)	636,953	1,037,091	107,735	36,522	76,410	69,7
Petites marchandises { — au poids. . . . (quintaux.)	553,144		105,232	147,325	35,526	
Ensemble.	—	1,037,091	—	183,847	—	69,7
Grosses marchandises { taxées au minimum. . (expéditions.)	108,289	13,144,518	14,978	17,974	11,222	15,1
Grosses marchandises { — au poids. . . . . (tonnes.)	7,254,528		1,190,902	1,597,838	474,822	668,7
Ensemble.	—	13,144,518	—	1,615,812	—	683,8
Finances . . . . . (groups.)	84,927	17,445	6,725	2,159	14,257	2,9
Équipages { transportés à grande vitesse. (nombre.)	74	2,827	15	405	»	
Équipages { — à petite — (—)	86	2,349	»	»	12	1
Ensemble. (—)	160	5,176	15	405	12	1
Chevaux et bestiaux (2) { transportés à grande vitesse. (nombre.)	—	39,795	210	5,313	7	1
Chevaux et bestiaux (2) { — à petite — (—)	—	166,679	2,341	28,904	247	2,4
Ensemble. (—)	—	206,474	2,551	34,217	254	2,6
Produits extraordinaires. . . . . (francs.)	—	438,230	—	45,732	—	100,2
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. (—)	—	22,619,247	—	2,653,195	—	1,198,5
Dépenses — — . . — (—)	—	11,815,781	—	1,738,992	—	652,8
Excédents des recettes sur les dépenses. (—)	—	10,803,466	—	914,203	—	545,7
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation	—	—	—	65.54 p. %	—	54.47p.%

(1) *Voir* note de renvoi (1) de la page précédente.
(2) *Voir* note de renvoi (3) de la page précédente.
(3) 1,784 envois taxés *par expédition* et 10,817 tarifés *par tête*.
(4) 6,505 — — — et 123,201 — —
(5) 8,289 — — — et 134,018 — —

ecette (1). — *Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice* 1895. (*Suite.*)

DES COMPAGNIES.								PROPORTION P. °/₀ relativement A LA RECETTE	
NORD BELGE.		TAVIERS A EMBRESIN.		TERMONDE A SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE.			
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	de chaque tarif.	générale.
378,276	681,367	»	»	2,753	2,787	632,139	1,128,285	8.96	2.68
989,379	988,817	43,513	10,863	29,611	18,912	2,639,589	2,787,242	22.14	6.61
5,695,800	2,088,290	»	»	219,455	78,151	19,391,007	8,675,917	68.90	20.57
7,063,455	3,758,474	43,513	10,863	251,819	99,850	22,662,735	12,591,444	100. »	29.86
»	»	»	»	832	416	63,510	361,002	100. »	0.86
71,083	201,894	»	»	524	620	132,497			
—	201,894	—	»	—	1,036	—	361,002	100. »	0.86
»	»	»	»	43,852	15,567	864,956	1,965,532	100. »	4.66
389,062	641,452	2,099	2,717	20,364	15,090	1,105,427			
—	641,452	—	2,717	—	30,657	—	1,965,532	100. »	4.66
»	»	»	»	3,588	2,479	138,077	24,632,729	100. »	58.42
7,879,249	9,027,826	51,503	57,587	83,645	100,611	16,934,649			
—	9,027,826	—	57,587	—	103,090	—	24,632,729	100. »	58.42
71,620	20,729	»	»	8,986	647	186,515	43,882	100. »	0.10
»	»	»	»	»	»	89	3,232	39.65	0.01
387	2,375	»	»	»	»	485	4,919	60.35	0.01
387	2,375	»	»	»	»	574	8,151	100. »	0.02
»	»	»	»	34	201	(3)	45,441	16.76	0.11
5,231	26,456	»	»	211	1,098	(4)	225,632	83.24	0.53
5,231	26,456	»	»	245	1,299	(5)	271,073	100. »	0.64
—	1,707,798	—	729	—	1,089	—	2,293,787	100. »	5.44
—	15,387,004	—	71,896	—	237,668	—	42,167,600	—	100. »
—	5,650,431	—	37,689	—	158,626	—	20,054,337		
—	9,736,573	—	34,207	—	79,042	—	22,113,263		
—	36.72 p. °/₀	—	52.42 p. °/₀	—	66.74 p. °/₀	—	47.56 p. °/₀		

N° XXXIX. — *Chemins de fer exploités par des Compagn*

Comparaison

N°s D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU PERSONNEL.	Anvers à Gand.	Chimay.
	A. *Fonctionnaires et employés de tous grades.*		
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, directeurs généraux, inspecteurs généraux ou principaux, directeurs gérants ou directeurs de l'exploitation)	1	
2	Ingénieurs en chef-directeurs	»	»
3	Chefs de service (directeurs, inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs, contrôleurs, etc.) .	3	
4	Inspecteurs, ingénieurs, chefs de division, sous-inspecteurs, etc.	»	»
5	Agents commerciaux.	»	»
6	Chefs de bureau, sous-chefs de service, conducteurs, contrôleurs, sous-chefs de bureau, payeurs, chefs de dépôt, surveillants principaux, commis-chefs, vérificateurs, etc.	»	
7	Chefs, sous-chefs et assistants de station; chefs de halte	15	1
8	Capitaines et seconds de steamers	4	»
9	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	2	
10	Chefs de traction, surveillants du service des locomotives et des trains, etc.	1	
11	Chefs et sous-chefs de section ou de district, surveillants de la voie, etc.	»	
12	Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis-agréés, surnuméraires, etc.	24	28
13	Facteurs de station et surveillants de gare	8	
14	Chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins	16	1
	Ensemble (rubrique *A*).	74	60
	B. *Agents divers et ouvriers.*		
15	Agents du service de la traction et du matériel et hommes de métier (chefs et sous-chefs d'atelier ou premiers ajusteurs, chefs de remise, contre-maîtres, chefs et sous-chefs ouvriers, chefs-machinistes, machinistes, chauffeurs, clemans, visiteurs, mécaniciens, ajusteurs, forgerons, menuisiers, peintres, manœuvres, etc.	95	34
16	Agents de la route (chefs et ouvriers piqueurs, chefs et ouvriers piocheurs, cantonniers, gardes et gardiennes de barrières, pontonniers, gardes-route, gardes-signaux, signaleurs, etc. . .	114	75
17	Ouvriers de station (annotateurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, magasiniers, peseurs, transbordeurs, camionneurs, veilleurs, nettoyeurs, lampistes, porteurs d'avis ou de télégrammes, hommes d'équipes, manœuvres, etc.	148	20
18	Agents du service de bateaux (bateliers, matelots, etc.).	15	»
19	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.).	13	1
	Ensemble (rubrique *B*).	385	130
	TOTAUX (rubriques *A* et *B*) pour 1895. . .	459	190
	— — pour 1894. . .	464	193
	Différences pour 1895	— 5	— 3

Personnel. — Effectif au 31 décembre 1895.

nées 1895 et 1894.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.											TOTAUX.	
Flandre occidentale.	Gand-Eeeloo-Bruges.	Gand à Terneuzen.	Grand Central belge.	Hasselt à Maeseyck.	Liége à Maestricht.	Liégeois-Limbourgeois.	Malines à Terneuzen.	Nord belge.	Taviers à Embresin.	Termonde à Saint-Nicolas.	1895.	1894.
1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	15	15
»	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	3	3
5	1	2	25	1	3	1	3	1	1	»	48	47
»	»	1	18	»	»	2	»	13	»	»	34	33
»	»	2	3	»	»	2	1	»	»	»	8	8
15	4	2	118	1	3	6	7	18	»	1	179	171
26	14	9	151	6	13	26	17	50	»	5	342	337
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	4
2	1	»	»	»	»	1	1	85	1	1	95	93
»	1	1	»	»	»	3	»	»	»	1	7	7
1	1	1	18	2	3	7	»	14	»	»	49	49
101	19	20	329	4	32	54	38	253	»	10	912	895
71	6	7	116	»	4	15	7	74	1	2	313	305
57	7	14	275	2	19	54	23	198	4	4	683	636
279	55	60	1,057	18	78	172	98	707	8	26	2,692	2,603
243	59	46	1,676	12	59	122	144	920	6	26	3,442	3,385
585	99	52	944	39	121	227	162	519	6	39	2,982	2,913
174	57	18	658	6	48	226	87	485	1	16	1,944	1,873
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	15	15
4	»	4	46	1	2	6	2	85	»	2	166	163
1,006	215	120	3,324	58	230	581	395	2,009	13	83	8,549	8,349
1,285	270	180	4,381	76	308	753	493	2,716	21	109	11,241	10,952
1,158	265	167	4,207	76	300	745	490	2,756	21	110	10,952	—
+ 127	+ 5	+ 13	+ 174	»	+ 8	+ 8	+ 3	— 40	»	— 1	+ 289	—

N° XL. — *Chemins de fer exploités par des Compagnie*

Comparaison

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	NATURE ET CAUSE DES ACCIDENTS.																			
	PAR LE FAIT DU SERVICE. (Collisions et déraillements.)												PAR LE FAIT DES VICTIMES (Imprudence, circulation sur la							
	Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des Compagn			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	
Chimay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	1	»	
Flandre occidentale	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	1	4	3	»	
Gand-Eecloo-Bruges	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	
Gand à Terneuzen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Grand Central belge	»	»	»	»	1	»	»	1	1	»	»	1	2	»	»	2	5	6	1	
Hasselt à Maeseyck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Liége à Maestricht	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Liégeois-Limbourgeois	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	4	
Malines à Terneuzen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	
Nord belge	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	2	1	11	»	
Taviers à Embresin	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Termonde à Saint-Nicolas	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	
Totaux pour 1895	»	»	»	»	1	»	»	1	1	»	»	1	5	»	2	7	11	27	5	
— pour 1894	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	3	1	5	14	30	»	
Différences pour 1895	»	»	»	»	+1	»	»	+1	+1	»	»	+1	+4	−3	+1	+2	−3	−3	+5	

Accidents survenus aux personnes. — Année 1895.

nées 1895 et 1894.

CIRCONSTANCES DIVERSES. (œuvres des trains, ivresse, suicide, etc.)							TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.															
Personnes étrangères non voyageurs.			Ensemble.				Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Personnes étrangères non voyageurs.				Ensemble.			
Blessées.	Contusionnées.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tuées.	Blessées.	Contusionnées.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	1	»	1
»	»	»	»	1	1	2	»	»	1	1	»	1	»	1	»	»	»	»	»	1	1	2
2	»	4	7	5	»	12	1	»	»	1	4	3	»	7	2	2	»	4	7	5	»	12
»	»	»	»	»	1	1	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1	»	10	16	7	1	24	2	»	»	2	6	6	1	13	9	1	»	10	17	7	1	25
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	2	3	1	4	6	11	»	»	»	»	»	4	4	8	1	»	2	3	1	4	6	11
»	1	»	1	»	1	2	»	»	»	»	1	»	»	1	»	»	1	1	1	»	1	2
5	»	9	7	16	»	23	2	»	»	2	1	11	»	12	4	5	»	9	7	16	»	23
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	1	»	1
8	3	27	32	35	10	77	5	»	2	7	12	27	5	44	16	8	3	27	33	35	9	78
17	1	42	39	50	2	91	1	3	1	5	14	30	»	44	24	17	1	42	39	50	2	91
−9	+2	15	−7	−15	+8	−14	+4	−3	+1	+2	−2	−3	+5	»	−8	−9	+2	−15	−6	−15	+7	−13

PARTIE B.

POSTES.

POSTES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1er. SERVICE INTERNATIONAL.

Parmi les faits intéressant le service international, il y a lieu de relever, en 1895 :

a) L'adhésion à l'Union postale universelle, de la Colonie du cap de Bonne-Espérance et des Protectorats britanniques de Zanzibar et de l'Afrique orientale ;

b) La participation du bureau allemand fonctionnant à Constantinople, au service des envois contre remboursement ;

c) L'adhésion de la Bosnie-Herzégovine, de la Serbie et du Grand-Duché de Finlande, à l'arrangement de Vienne du 4 juillet 1891, concernant le service des mandats-poste.

Le service des mandats a cessé temporairement de fonctionner avec les îles Hawaï (Sandwich), l'office anglais ne consentant plus à servir d'intermédiaire pour les envois d'argent à destination de ces îles ;

d) L'adhésion du Salvador et de la Serbie, à l'arrangement de Vienne du 4 juillet 1891, relatif au service international des abonnements aux journaux ;

e) L'adoption du poids maximum de 350 grammes pour les échantillons échangés entre la Belgique et les bureaux autrichiens établis en Turquie.

§ 2. SERVICE INTÉRIEUR.

Un arrêté ministériel du 8 octobre 1895 a créé des chiffres-taxes de 5, 10, 20, 50 centimes et 1 franc, d'un nouveau type et portant les inscriptions « à payer », « te betalen ».

Ces chiffres-taxes sont destinés à représenter la taxe à percevoir sur toutes les correspondances taxées, à l'exception des envois exprès. Ils ont été mis en usage à partir du 1er novembre.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1er. MOUVEMENT GÉNÉRAL.

I, p. B. 14, et III, p. B, 18.

Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* comprend :

		EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.
Lettres de toutes catégories. . .	En 1895.	78,256,362	31,664,643	109,921,005
	En 1894.	75,118,796	30,798,815	105,917,611
	Différences en 1895. .	+ 3,137,566	+ 865,828	+ 4,003,394
		ou + 4.18 p. °/o	ou + 2.81 p. °/o	ou + 3.78 p. °/o
Cartes postales	En 1895.	37,695,866	7,482,020	45,177,886
	En 1894.	35,524,398	6,977,737	42,502,135
	Différences en 1895. .	+ 2,171,468	+ 504,283	+ 2,675,751
		ou + 6.11 p. °/o	ou + 7.23 p. °/o	ou + 6.30 p. °/o
Totaux. . . .	En 1895.	115,952,228	39,146,663	155,098,891
	En 1894.	110,643,194	37,776,552	148,419,746
	Différences en 1895. .	+ 5,309,034	+ 1,370,111	+ 6,679,145
		ou + 4.80 p. °/o	ou + 3.63 p. °/o	ou + 4.50 p °/o

Les cartes de visite sous enveloppe ouverte, affranchies à fr. 0-05 pour l'intérieur, ne figurent pas au tableau ci-dessus, bien qu'elles puissent porter des annotations manuscrites équivalant à une correspondance. Le nombre de ces cartes est, pour 1895, de 5,067,192 contre 4,550,468 en 1894. C'est, pour 1895, 516,724 cartes ou 11.36 p. c. en plus.

I, p. B, 14, et III, p. B, 18.

En 1895, la poste a, en outre, transporté 20,786,583 lettres de service. C'est, sur 1894 (20,578,796), une augmentation de 207,787 lettres ou de 1.01 p. c.

Le mouvement général des *envois postaux autres que les correspondances manuscrites* est indiqué au tableau ci-après :

Annexes à consulter.

	JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.
En 1895.	110,695,533	89,061,193	5,691,140	1,441,661
En 1894.	103,449,177	82,263,614	4,814,888	1,368,627
Différences en 1895. . .	+ 7,246,356 ou + 7.00 p °/₀	+ 6,797,579 ou + 8.26 p °/₀	+ 876,252 ou + 15.40 p °/₀	+ 73,034 ou + 5.34 p. °/₀

La décomposition de ces chiffres est donnée à l'annexe III.

Le mouvement des journaux et des imprimés accuse une progression marquée sur celui de l'année précédente. Cette progression est due, en grande partie, aux nombreux envois que les élections communales ont occasionnés.

§ 2. LETTRES ORDINAIRES.

Le nombre des lettres ordinaires échangées *entre les bureaux belges,* qui avait été de 74,047.972 en 1894, s'est élevé à 77,206,506 en 1895, soit en plus 3,158,534 lettres ou 4.27 p. c. III, p. B, 18.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger,* est pour 1895, de 92,787,396.

C'est une moyenne de 14.47 lettres par habitant, en prenant pour base du calcul, la population du royaume au 31 décembre 1895 (6,410,783 habitants). Cette moyenne était de 14.11 par habitant, pour 1894.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1895, de 4.49 pour mille lettres expédiées (416,234 sur 92,787,396).

En 1895, *il est tombé en rebut* 177,443 lettres originaires de Belgique. III, p. B, 18.
Sur ce nombre 93,017 lettres (52.42 p. c.) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

En 1894, il y avait eu 174,688 lettres-rebut, dont 99,846 (57.16 p. c.) avaient été replacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1895, de 3,672 dont 185 renfermaient des valeurs au porteur montant ensemble à fr. 15,635-20. Il en a été retrouvé 1,720 ou 46.84 p. c., parmi lesquelles 26 contenaient pour fr. 853-28 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été pour 1894 de 3,292 dont 116 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de 6,913 francs. Sur ce nombre, 1,469 lettres ou 44.62 p. c., dont 20 renfermaient pour fr. 1,028-10 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

Le nombre des *lettres ordinaires internationales* était de 29,527,147 en 1894; il est de 30,365,530 en 1895; augmentation : 838,383 ou 2.84 p. c. III, p. B, 18.

§ 3. LETTRES RECOMMANDÉES.

Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, est III, p. B, 18

tombé de 824,779 en 1894, à 800,940 en 1895, soit 23,839 envois ou 2.98 p. c. en moins pour 1895.

Six objets recommandés ont été perdus dans le service belge en 1895.

Le *mouvement international* a donné lieu, en 1895, à un échange de 1,150,229 lettres recommandées. C'est, sur 1894 (1,124,939), un accroissement de 25,290 ou 2.25 p. c.

§ 4. LETTRES ASSURÉES.

II, p. B, 16, e III, p. B, 18.

En 1895, il a été expédié 248,916 lettres assurées *en provenance et à destination* du royaume, d'une valeur totale de fr. 305,643,595-90. C'est, sur 1894, une augmentation de 2,871 en nombre et de fr. 9,919,996-50 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,228 francs pour 1895; il était de 1,202 francs en 1892, de 1,191 francs en 1893 et de 1,202 francs en 1894.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1895, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 106,305-55. C'est, sur 1894, une augmentation de fr. 1,569-45. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 45,709-30 en 1895, contre fr. 45,026-70 en 1894, soit une augmentation de fr. 682-60.

En *service international,* il a été échangé 148,884 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 153,640,210-46. Comparativement au mouvement de 1894, c'est une augmentation de 2,155 en nombre et de fr. 2,573,363-95 en valeur.

Le *mouvement général* des lettres assurées (service intérieur et service international) atteint donc, en 1895, le nombre de 397,800 envois, représentant une valeur de fr. 459,283,804-36, avec un produit de fr. 229,679-05.

Huit lettres-valeur ont été perdues en 1895.

§ 5. ENVOIS EXPRÈS.

III, p. B, 19.

Le mouvement des envois exprès ne cesse de progresser. Le nombre de ceux qui ont été remis dans le royaume a été, en 1895, de 1,274,813, dont 1,220,896 dans le rayon local du bureau de destination et 53,917 en dehors de ce rayon ; 78,159 envois ont été délivrés par la Poste et 1,196,654 par le Télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1894 (1,153,615), l'augmentation est de 121,198 (ou 10.50 p. c.).

III.

Opérations pour compte de tiers.

A. MANDATS ET BONS DE POSTE.

§ 1er. MANDATS (SERVICE INTÉRIEUR).

II, p. B, 16, et III, p. B, 18 et 19.

Le nombre des mandats émis s'est élevé, en 1895, à 1,073,006 (1) et le montant à fr. 106,239,014-94 (non compris 92,748 titres, s'élevant ensemble

(1) Y compris 25,494 mandats émis sans taxe, pour les besoins divers du service.

à fr. 27,015,262-09, délivrés en liquidation de bordereaux d'effets de commerce); l'augmentation sur l'année précédente est de 9,652 mandats (0.91 p. c.) d'une valeur totale de fr. 1,013,009-22 (0.96 p. c.).

Le produit des taxes a dépassé de fr. 7,061-30 (2 p. c.), celui de l'exercice précédent.

La valeur moyenne du mandat, qui était de fr. 98-96, en 1894, est montée à fr. 99-01, en 1895.

§ 2. BONS DE POSTE.

Il a été délivré, en 1895, 1,153,171 bons de poste, d'un montant global de 9,640,741 francs, soit en plus, sur l'année 1894, 24,624 titres (2.18 p. c.), représentant une valeur de 208,359 francs (2.21 p. c.). II, p. B, 16, et III, p. B, 18 et 19.

La recette effectuée du chef des taxes perçues, a augmenté de fr. 1,597-40 (2.26 p. c.)

§ 3. MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

Pendant l'exercice 1895, il a été émis en Belgique 547,564 mandats internationaux, d'un montant total de fr. 16,750,089-25. C'est, sur 1894, une augmentation de 10,867 (3.23 p. c.) pour le nombre et de fr. 24,567-21 (0.15 p. c.) pour la valeur des titres. II, p. B, 16, et III, p. B, 18 et 19.

Il a été payé, pendant le même exercice, 358,013 mandats de l'étranger, d'un montant total de fr. 16,839,301-80.

Le produit des taxes a été de fr. 197,593-90, en augmentation de fr. 616-64 (0.31 p. c.) sur celui de l'année précédente.

B. EFFETS DE COMMERCE.

§ 1er ACCEPTATION.

En 1895, 38,601 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 7,720-20, soit une diminution de 8.69 p. c. comparativement à l'exercice précédent (42,276 effets, ayant rapporté fr. 8,455-20 de taxes). II, p. B, 16, et III, p. B, 19 et 20.

Il a été fait 262 protêts par huissiers et 196 par agents des postes.

§ 2. ENCAISSEMENT.

Le service d'encaissement des effets de commerce a continué de progresser. II, p. B, 16, et III, p. B, 19 et 20.

Il a été déposé, en 1895, 2,177,845 effets s'élevant ensemble à fr. 477,711,798-90. C'est, sur 1894, une augmentation de 51,778 en nombre (2.44 p. c.) et de fr. 7,141,083-35 (1.52 p. c,) sous le rapport de la valeur.

Les taxes perçues se sont élevées à fr. 743,188-50, dépassant de fr. 14,765-95 ou 2.03 p. c., le produit de l'exercice précédent.

Il a été dressé 42,291 protêts par huissiers et 96,478 par les agents des postes.

C. COUPONS D'ACTIONS ET D'OBLIGATIONS; TITRES AMORTIS.

II, p. B, 17, et III, p. B, 18 et 19.

Il a été déposé, en 1895, 145,703 coupons (1) et titres amortis, montant ensemble à fr. 1,248,051-54.

Le nombre de ces valeurs, déposées en 1894, avait été de 145,483 et le montant, de fr. 1,225,517-13.

Il y a donc eu augmentation de 220 (0.15 p. c.) quant au nombre des valeurs, et de fr. 22,534-41 (1.84 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'est élevé, en 1894, à fr. 2,754-10, a atteint, en 1895, fr. 2,789-90, soit une différence en plus de fr. 35-80 (1.30 p. c.) sur l'exercice écoulé.

D. QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

II, p. B, 17, et III, p. B, 18 et 19.

La forte progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement, s'est maintenue en 1895.

L'augmentation du nombre de titres déposés (4,817,050) est de 143,618 (3.07 p. c.) et celle du montant de ces titres (fr. 192,867,448-35), de fr. 18,676,009-69 (10.72 p. c.).

La recette du chef de la taxe s'est élevée à fr. 834,140-75, soit une différence en plus de fr. 68,595-70 (8.96 p. c.).

Les chiffres indiqués ci-dessus comprennent 43,563 quittances de remboursement, d'une somme de fr. 707,497-51 et qui ont rapporté fr. 7,205 de taxe.

E. RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

II, p. B, 17, et III, p. B, 18 et 19.

Le chiffre des dépôts de valeurs de recouvrement, qui se traduisait, en 1894, par 72,866 titres, est tombé à 70,273.

La diminution a donc été de 2,593 (3.56 p. c.).

Le montant de ces dépôts s'est élevé à fr. 2,798,055-25, contre fr. 2,883,492-41 en 1894, soit une diminution de fr. 85,437-16 (2.96 p. c.).

Les Offices étrangers nous ont transmis 77,452 valeurs, d'où une augmentation de 7,016 (9.96 p. c.); ces valeurs s'élevaient ensemble à fr. 3,186,010-63, accusant ainsi une diminution de fr. 58,947-33 (1.82 p. c.).

La rétribution d'encaissement prélevée en Belgique (fr. 8,557) a augmenté de fr. 327-70 (3.98 p. c.).

F. ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

II, p. B, 17, et III, p. B, 18 et 19.

Il a été souscrit, en 1895, 326,303 abonnements ayant produit une taxe de fr. 41,299-97.

Ces chiffres, comparés à ceux de l'exercice 1894, accusent une diminution

---

(1) Non compris les coupons des Dettes de l'État qui sont payés sans frais et dont il n'est pas passé écriture par les bureaux de poste.

de 46,772 (12.54 p. c.) quant au nombre, et une augmentation de fr. 253-33 (0.61 p. c.) du chef de la taxe.

L'anomalie apparente qu'accusent ces résultats s'explique par une diminution notable, en 1895, du nombre des abonnements aux comptes-rendus parlementaires, abonnements qui sont exonérés de toute taxe postale.

G. CAISSE D'ÉPARGNE ET DE RETRAITE.

Le service postal de la Caisse générale d'épargne et de retraite continue à progresser, ainsi que le démontrent les tableaux ci-après, qui résument les diverses opérations accomplies au cours des exercices 1894 et 1895.

Caisse d'épargne.

	VERSEMENTS.		REMBOURSEMENTS.		Livrets existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1895	1,621,301	124,013,596	458,154	97,189,848 01	882,370	318,466,372 94
En 1894	1,527,654	118,145,397	408,120	86,227,434 66	798,174	289,479,741 32
Différences en 1895 . . .	+ 93,647	+ 5,863,199	+ 50,034	+10,962,413 35	+ 84,196	+28,986,631 62
	ou + 6.13 p. °/o	ou + 4.97 p. °/o	ou +12.26 p. °/o	ou + 12.71 p. °/o	ou +10.55 p. °/o	ou +10.01 p. °/o

	Achats de fonds publics.		Réalisations de fonds publics.		Carnets de rentes existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	VALEUR NOMINALE.
En 1895	7,604	19,100,774 29	3,629	10,564,146 89	17,221	70,149,800
En 1894	6,982	18,650,664 08	3,116	8,261,559 67	15,278	62,729,100
Différences en 1895 . . .	+ 622	+ 450,110 21	+ 513	+ 2,302,587 22	+ 1,943	+ 7,420,700
	ou + 8.91 p. °/o.	ou + 2.41 p °/o.	ou + 16.46 p. °/o.	ou + 27.87 p. °/o.	ou + 12.72 p. °/o	ou + 11,83 p. °/o

Caisse de retraite.

	Versements.		Paiements de rentes.		Remboursements de capitaux.		Paiements de frais funéraires.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1895.	47,072	778,034	10,471	478,987 94	245	37,618 06	17	425
En 1894.	35,317	639,867	9,247	407,188 96	229	17,512 10	14	350
Différences en 1895 . .	+ 11,755	+138,167	+ 1,224	+71,798 98	+ 16	+20,105 96	+ 3	+ 75
	ou+ 33.28 p. °/o	ou+ 21.59 p. °/o	ou+ 13.24 p. °/o	ou+ 17.63 p. °/o	ou+ 6.99 p. °/o	ou+ 114.81 p °/o	ou+ 21.43 p. °/.	ou+ 21.43 p. °/o

Des renseignements plus détaillés figurent dans le compte-rendu publié par l'Administration de la Caisse générale d'épargne et de retraite.

H. TIMBRAGE DE PAPIERS ET DÉBIT DE PAPIERS TIMBRÉS.

Les droits perçus pour le compte de l'Administration de l'Enregistrement, du chef de papiers à timbrer à l'extraordinaire, se sont élevés, en 1895, à fr. 42,503-49 ; cette somme est supérieure de fr. 4,128-07 ou 10.76 p. c. au montant des droits perçus en 1894 (fr. 38,375-42).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait été de fr. 193,094-79, en 1894, s'est élevée, en 1895, à fr. 202,040-14, soit une augmentation de fr. 8,945-35 ou 4.63 p. c.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il n'y avait, à la fin de 1875, que 486 bureaux ; au 31 décembre 1895, ce nombre s'élève à 847 bureaux répartis entre 780 localités.

Parmi ces 847 bureaux se trouvent 254 sous-perceptions, 8 bureaux de dépôts de poste et 41 dépôts-relais.

107 boîtes aux lettres nouvelles ont été établies en 1895 ; le nombre en est ainsi porté à 7,048.

	En 1895.	En 1894.	Différences pour 1895.	
Boîtes attachées aux malles-poste . .	89	91	—	2
— — aux trains vicinaux .	87	74	+	13
Lettres recueillies dans les boîtes des malles-poste	384,345	395,295	—	10,950

V.

Distribution et transmission des correspondances.

§ 1er. SERVICE DE DISTRIBUTION.

Le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était, en 1894, de 3,288. En 1895, il s'est élevé à 3,366 ; augmentation : 78.

Le nombre des distributions journalières, dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 ou 3 dans 563 localités, de 4 ou 5 dans 152 localités, de 6 ou 7 dans 7 localités et de 10 dans 1 localité.

1 perception et 5 dépôts-relais n'ont qu'une seule distribution.

Des 1,886 communes rurales, non pourvues de bureau ou ayant un bureau sans service de distribution (119), il y en a 8 qui sont desservies dix fois par jour (faubourgs de Bruxelles) ; 4 qui sont desservies sept fois, comme les grandes villes avec lesquelles elles forment une même agglomération, 2 sont desservies cinq fois, 10 quatre fois, 31 trois fois, 392 deux fois et 1,439 une fois.

§ 2. SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Les lignes parcourues par les bureaux ambulants étaient, en 1895, au nombre de 20, sur lesquelles circulaient 64 (1) bureaux ambulants effectuant 64 voyages quotidiens. En 1894, le nombre de ces bureaux a été de 25 faisant par jour 62 voyages.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1894, de 6,155 kilomètres; en 1895, il a été de 6,349 kilomètres.

Services de malles-poste. — Ces services ont été, en 1895, au nombre de 92, soit 3 de moins qu'en 1894 (95).

Le trajet journalier moyen des malles-poste était, en 1894, de 3,865 kilomètres; en 1895, il n'a été que de 3,742 kilomètres; diminution : 123 kilomètres.

En 1895, les services de malles-poste ont transporté approximativement 210,240 voyageurs, soit 6,205 voyageurs de moins qu'en 1894 (216,445).

Tous les bureaux de poste établis dans les localités non pourvues d'une station de chemin de fer, sont chargés, comme auxiliaires de l'Administration des chemins de fer, du service des petits colis jusqu'au poids de 5 kilogrammes.

VI.

Personnel.

L'effectif comprenait à la fin de l'année :

	En 1895.		En 1894.		Différences pour 1895.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, sous-percepteurs et agents de dépôt	2,155	152	2,087	153	+ 68	— 1
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes	3,521	18	3,436	17	+ 85	+ 1
	5,676	170	5,523	170	+ 153	«
Totaux.	5,846		5,693		+ 153	

(1) La différence, en plus, dans le nombre des ambulants provient du nouveau système de dénomination de ces bureaux. Actuellement les ambulants sont désignés par l'indication du trajet qu'ils effectuent et chaque parcours d'un bureau ambulant est considéré comme un ambulant distinct.

VII.

Résultats financiers.

§ 1er. RECETTE.

IV, p. B, 20, et V, p. B, 20.

La recette faite en 1895 s'élève à fr. 19,712,524-37, soit une augmentation de fr. 489,086-61, ou de 2.54 p. c. sur celle de 1894, qui était de fr. 19,223,437-76.

§ 2. DÉPENSE.

La dépense s'est élevée en 1895, à la somme de fr. 10,150,535-91, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1895, à 435,749 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 10,586,959-91 et la recette brute à fr. 19,712,524-37, le rapport entre ces deux sommes est de 53.71 p. c., tandis qu'il était, en 1894, de 53.74 p. c.

La recette nette s'élève, pour 1895, à fr. 9,125,564-46.

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas les dépenses qui sont imputées sur le budget de la poste pour les services des paquebots, mais dont il incombe à l'Administration de la marine de rendre compte.

ANNEXES
DE LA PARTIE B.

N° I. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyenn*

ANNÉES.	LETTRES PRIVÉES, DE TOUTES CATÉGORIES.							
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.		DE ET POUR L'INTÉRIE	
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur
1870.	32,763,835	»	12,318,696	»	45,082,531	»	»	»
1871.	36,393,474	11.08	15,741,622	27.79	52,135,096	15.64	682,175	»
1872.	37,775,478	3.79	15,415,998	— 2.07	53,191,476	2.02	3,088,410	352.
1873.	39,348,023	4.16	16,306,836	5.78	55,654,859	4.63	4,657,341	51.
1874.	41,106,219	4.47	16,902,672	3.65	58,008,891	4.23	5,970,549	28.
1875.	42,806,823	4.14	17,715,948	4.81	60,522,771	4.33	7,571,800	26.
1876.	43,491,996	1.61	18,354,580	3.60	61,846,576	2.18	8,893,340	17.
1877.	44,905,003	3.25	18,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	12.
1878.	45,307,469	0.90	19,152,644	2.22	64,460,113	1.29	11,130,942	10.
1879.	48,456,143	6.94	20,570,806	7.40	69,026,949	7.08	14,126,918	26.
1880.	50,868,309	4.89	22,550,749	9.63	73,419,058	6.36	14,778,322	4.
1881.	54,409,277	6.96	23,218,211	2.96	77,627,488	5.73	16,730,012	13.
1882.	57,307,849	5.33	24,321,460	4.75	81,629,309	5.16	18,394,220	9.
1883.	60,314,189	5.25	26,115,115	7.37	86,429,304	5.88	18,853,114	2.
1884.	61,021,460	1.17	27,182,090	4.09	88,203,550	2.05	19,799,000	5.
1885.	62,267,599	2.04	29,230,551	7.54	91,498,150	3.74	21,078,720	6.
1886.	61,933,562	— 0.54	28,810,994	— 1.44	90,744,556	— 0.82	21,053,916	— 0.
1887.	62,174,789	0.39	24,656,279	—14.42	86,831,068	— 4.31	21,416,148	1.
1888.	64,563,036	3.84	26,377,297	6.98	90,940,333	4.73	23,212,202	8.
1889.	68,079,200	5.45	27,388,161	3.83	95,467,361	4.98	28,453,048	22.
1890.	67,306,796	— 1.13	28,177,695	2.88	95,484,491	0.018	31,014,761	9.
1891.	68,679,999	2.04	29,122,556	3.35	97,802,555	2.43	31,170,984	0.
1892.	70,276,390	2.32	29,018,851	— 0.36	99,295,241	1.53	32,914,882	5.
1893.	72,296,026	2.87	30,011,696	3.42	102,307,722	3.03	33,320,300	1.
1894.	75,118,796	3.90	30,798,815	2.62	105,917,611	3.53	35,524,398	6.
1895.	78,256,362	4.18	31,664,643	2.81	109,921,005	3.78	37,695,866	6.
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années. . . .	2,189,913	3.06	697,390	2.37	2,887,303	2.86	4,336,221	4.

(1) Pour les années antérieures à 1870, *voir* le Compte-rendu de 1881, annexe XCI.

nies par les dénombrements partiels. — Années 1870 *à* 1895 (1).

POSTALES				LETTRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
UR L'ÉTRANGER.		TOTAL.							
E.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
	»	»	»	7,961,460	»	46,871,539	»	18,125,198	»
74	»	687,349	»	6,851,572	— 16.19	49,403,536	5.40	18,033,253	— 0.51
91	27.38	3,095,001	350.28	7,337,252	7.08	51,243,101	3.72	22,018,724	22.10
20	144.57	4,673,461	51.00	7,966,712	8.58	52,771,524	2.98	25,967,383	17.93
12	305.16	6,035,861	29.15	8,139,177	2.16	58,825,598	11.47	30,094,207	15.89
00	323.81	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	11.31	33,335,000	10.76
80	294.14	9,984,320	27.21	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	31,753,000	— 4.75
38	50.29	11,671,296	16.89	9,201,495	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	— 4.03
02	24.75	13,176,514	12.89	9,867,993	7.24	68,465,000	— 4.99	28,638,000	— 6.02
34	26.79	16,720,652	26.90	10,841,141	9.86	69,712,000	1.82	28,041,000	— 2.11
06	28.69	18,116,228	8.35	11,653,250	7.49	71,830,000	3.03	36,673,000	30.78
50	7.01	20,301,762	12.06	12,891,656	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000	10.54
56	17.38	22,586,876	11.26	13,466,891	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	14.70
68	5.36	23,270,582	3.03	13,189,700	— 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.16
90	12.05	24,748,490	6.35	13,793,075	4.57	94,522,000	3.51	54,959,000	18.01
24	10.33	26,539,344	7.24	13,917,560	0.90	103,559,000	9.56	51,473,000	— 6.34
68	1.00	26,568,984	0.11	14,123,401	1.48	94,394,000	— 8.85	55,268,000	7.37
91	—27.63	25,407,239	— 4.37	14,816,465	4.90	94,024,000	— 0.39	56,665,000	2.53
46	7.05	27,484,548	8.18	15,977,216	7.83	95,837,755	1.93	59,960,862	5.82
26	37.60	34,331,674	24.91	17,021,282	6.53	91,546,377	— 4.48	68,457,974	14.17
16	— 0.48	36,865,077	7.38	16,567,165	— 2.66	94,639,558	3.37	73,599,461	7.51
57	3.50	37,226,241	0.98	18,484,731	11.57	96,287,637	1.74	81,978,680	11.38
00	4.79	39,260,182	5.46	17,891,763	— 3.21	100,693,346	4.58	88,274,979	7.68
66	8.36	40,195,766	2.38	19,103,155	6.77	108,221,087	7.48	80,579,743	— 8.72
37	1.49	42,502,135	5.74	20,578,796	7.72	103,449,177	— 4.41	82,263,614	2.09
20	7.23	45,177,886	6.30	20,786,583	1.01	110,695,533	7.00	89,061,193	8.26
41	5.07	1,662,562	4.17	843,884	5.41	3,211,195	3.28	3,092,346	4.14

N° II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* (1).

Comparaison des années 1895 et 1894.

			ANNÉES 1895.	ANNÉES 1894.	DIFFÉRENCES pour 1895.
Lettres assurées.					
Nombre de lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	248,916	246,045	+ 2,871
		— de l'étranger.	69,586	70,432	— 846
		Ensemble.	318,502	316,477	+ 2,025
	originaires de l'étranger		79,298	76,297	+ 3,001
		Totaux.	397,800	392,774	+ 5,026
Montant des lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	305,643,593 90	295,723,597 40	+ 9,919,996 5
		— de l'étranger.	71,777,580 74	69,858,397 78	+ 1,919,182 9
		Ensemble.	377,421,174 64	365,581,995 18	+11,839,179 4
	originaires de l'étranger		61,862,629 72	61,208,448 73	+ 654,180 9
		Totaux.	439,283,804 36	426,790,443 91	+12,493,360 4
Produit	port		80,854 20	77,723 30	+ 3,130 9
	droit proportionnel et droit fixe réunis.		148,824 85	146,397 90	+ 2,426 9
		Totaux.	229,679 05	224,121 20	+ 5,557 8
Nombre de lettres perdues ou spoliées			8	2	+ 6
Montant total des valeurs perdues et remboursées			(2) 2,232 60	(3) 1,100	+ 1,132 6
Mandats et bons de poste.					
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur		(4) 1,073,006	(5) 1,063,354	+ 9,652
	bons de poste		1,153,171	1,128,547	+ 24,624
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger		347,564	336,697	+ 10,867
		Ensemble.	2,573,741	2,528,598	+ 45,143
	mandats originaires de l'étranger.		358,013	365,373	— 7,360
		Totaux.	2,931,754	2,893,971	+ 37,783
Montant des	mandats de et à destination de l'intérieur		(4)106,239,014 94	(5)105,226,005 72	+ 1,013,009 2
	bons de poste		9,640,741 »	9,432,382 »	+ 208,359 »
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger		16,750,089 25	16,725,522 04	+ 24,567 2
		Ensemble.	132,629,845 19	131,383,909 76	+ 1,245,935 4
	mandats originaires de l'étranger.		16,839,301 80	16,475,311 61	+ 363,990 1
		Totaux.	149,469,146 99	147,859,221 37	+ 1,609,925 6
Produit de la taxe.	Mandats du service intérieur		359,122 85	352,061 55	+ 7,061 3
	Bons de poste.		72,150 15	70,552 75	+ 1,597 4
	Mandats du service international		197,593 90	196,977 26	+ 616 6
		Totaux . . .	628,866 90	619,591 56	+ 9,275 3
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor.		Nombre	24	12	+ 12
		Montant	1,433 41	545 75	+ 887 6
Effets de commerce.					
a. *Acceptation.*					
Nombre d'effets déposés.			38,601	42,276	— 3,675
Produit de la taxe			7,720 20	8,455 20	— 735
Nombre de protêts.		par huissiers	262	298	— 36
		par agents des postes . .	196	202	— 6
b. *Encaissement.*					
Nombre d'effets		déposés	2,177,845	2,126,067	+ 51,778
		encaissés.	2,016,621	1,967,245	+ 49,376
Montant des effets		déposés	477,711,798 90	470,570,715 55	+ 7,141,083 3
		encaissés.	450,347,765 35	442,967,676 14	+ 7,380,089 2
Produit de la taxe			(6) 743,188 50	728,422 55	+ 14,765 9
Nombre d'effets protestés.		par huissiers	42,291	41,282	+ 1,009
		par agents des postes . .	96,478	98,329	— 1,851

(1) Outre les valeurs renseignées au présent tableau, la Poste a, en 1895, transporté celles que renfermaient 1,951,169 *lettres recommandé* Six de ces lettres ont été perdues dans le service belge.

(2) Dont fr. 1,952-60 à charge du Trésor.

(3) Dont fr. 1,075 à charge du Trésor.

(4) Non compris 92,748 mandats s'élevant à fr. 27,015,262-09 émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce.

(5) Non compris 93,835 mandats, s'élevant à fr. 27,440,995-27, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce.

(6) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 372-40) et pour le paiement, aux facteurs tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 434-30).

N° 11 (*suite*). — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste.*

Comparaison des années 1895 et 1894.

	ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1895.
	1895.	**1894.**	
Quittances.			
Encaissement.			
Nombre de quittances déposées (service intérieur)	(1) 4,817,050	4,673,432	+ 143,618
Montant des quittances — déposées	(1)192,867,448 35	174,191,438 66	+18,676,009 69
Montant des quittances — encaissées	160,111,683 28	146,534,785 96	+13,576,897 32
Produit de la taxe	(1) 834,140 75	765,545 05	+ 68,595 70
Abonnements aux journaux.			
Nombre d'abonnements demandés — Journaux belges	311,557	359,370	— 47,813
Nombre d'abonnements demandés — étrangers	(2) 14,746	13,705	+ 1,041
Totaux	326,303	373,075	— 46,772
Montant des abonnements souscrits	1,990,268 81	2,004,543 63	— 14,274 82
Produit de la taxe	41,299 97	41,046 64	+ 253 33
Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.			
Encaissement.			
Nombre de coupons et de titres amortis déposés	445,703	445,483	+ 220
Montant des coupons et des titres amortis — déposés	1,248,051 54	1,225,517 13	+ 22,534 41
Montant des coupons et des titres amortis — encaissés	1,229,278 80	1,197,769 69	+ 31,509 11
Produit de la taxe	2,789 90	2,754 10	+ 35 80
Recouvrements de valeurs avec l'étranger.			
Nombre de valeurs déposées — originaires de l'intérieur	(3) 70,273	72,866	— 2,593
Nombre de valeurs déposées — — l'étranger	77,452	70,436	+ 7,016
Montant des valeurs à recouvrer — — l'intérieur	(3) 2,798,055 25	2,883,492 41	— 85,437 16
Montant des valeurs à recouvrer — — l'étranger	3,186,010 63	3,244,957 96	— 58,947 33
Montant des valeurs recouvrées — — l'intérieur	(3) 2,175,122 49	2,229,945 84	— 54,823 35
Montant des valeurs recouvrées — — l'étranger	2,536,105 93	2,556,513 45	— 20,407 52
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger	8,557	8,229 30	+ 327 70
Nombre de valeurs protestées en Belgique — par huissiers	129	126	+ 3
Nombre de valeurs protestées en Belgique — par agents des postes	16	9	+ 7

(1) Y compris 43,563 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 707,497-51 et ayant donné un produit de fr. 7,205.
(2) Non compris 1,519 inscriptions à des journaux français, dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.
(3) Ce renseignement fait défaut pour les valeurs belges à destination de la Hongrie et du Chili.

N° III. — *Renseignem*

Comparaison

DÉSIGNATION DU MOUVEMENT.		LETTRES								CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE
		PRIVÉES				DE SERVICE			Totaux.		
		ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.			
Intérieur.	1895.	77,206,506	800,940	248,916	78,256,362	18,870,644	1,755,564	20,626,208	98,882,570	37,695,866	5,0
	1894.	74,047,972	824,779	246,045	75,118,796	18,649,956	1,777,428	20,427,384	95,546,180	35,524,398	4,5
	Différences. .	+3,158,534	— 23,839	+ 2,871	+3,137,566	+ 220,688	— 21,864	+ 198,824	+3,336,390	+2,171,468	+ 5
International. Expéditions de Belgique.	1895.	15,580,890	536,265	69,586	16,186,741	56,225	21,938	78,163	16,264,904	4,225,260	
	1894.	15,452,099	523,143	70,432	16,045,674	49,348	26,092	75,440	16,121,114	4,061,421	
	Différences. .	+ 128,791	+ 13,122	— 846	+ 141,067	+ 6,877	— 4,154	+ 2,723	+ 143,790	+ 163,839	
International. Expéditions de l'étranger.	1895.	14,784,640	613,964	79,298	15,477,902	53,144	29,068	82,212	15,560,114	3,256,760	
	1894.	14,075,048	601,796	76,297	14,753,141	51,688	24,284	75,972	14,829,113	2,916,316	
	Différences. .	+ 712,592	+ 12,168	+ 3,001	+ 727,761	+ 1,456	+ 4,784	+ 6,240	+ 734,001	+ 340,444	
En général.	1895	107,572,036	1,951,169	397,800	109,921,005	18,980,013	1,806,570	20,786,583	130,707,588	45,177,886	5,06
	1894.	103,575,119	1,949,718	392,774	105,917,611	18,750,992	1,827,804	20,578,796	126,496,407	42,502,135	4,55
	Différences. .	+3,996,917	+ 1,451	+ 5,026	+4,003,394	+ 229,021	— 21,234	+ 207,787	+4,211,181	+2,675,751	+ 51

(*a*) Y compris 43,563 quittances d'envois contre remboursement.

(*b*) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.

(*c*) Les lettres originaires de l'étranger tombées en rebut sont renvoyées directement par le bureau d'échange sans en tenir attachemen

(1) Ces chiffres se décomposent comme il suit :

Exprès pour le rayon local. . .	remis par la Poste	43,796
	— le Télégraphe	1,177,100
Exprès en dehors de ce rayon. .	remis par la Poste	34,363
	— le Télégraphe	19,554
	Total. . .	1,274,813

(2) Le nombre des exprès originaires de l'étranger est compris dans celui de 1,274,813 figurant en tête de la colonne.

istiques du mouvement postal.

ées 1895 et 1894.

	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.	MANDATS ET BONS de poste.		COUPONS d'actions et d'obligations et titres amortis déposés.	EXPRÈS. (Envoie de toute nature.)	EFFETS de commerce déposés		QUITTANCES déposées à l'encaissement.	ABONNEMENTS souscrits à la poste		LETTRES tombées en rebut.	Boîtes louées pour le retrait des correspondances.
				Mandats.	Bons.			à l'acceptation.	à l'encaissement.		aux journaux belges.	aux journaux étrangers.		
							(1)			(a)				
7,194	77,641,642	3,246,204	1,123,668	1,073,006	1,153,171	145,703	1,274,813	38,601	2,177,845	4,817,050	311,557	»	128,200	1401
5,972	70,995,080	2,681,640	1,062,204	1,063,354	1,128,547	145,483	1,153,615	42,276	2,126,067	4,673,432	359,370	»	116,109	1317
1,222	+ 6,646,562	+ 564,564	+ 61,464	+ 9,652	+ 24,624	+ 220	+ 121,198	— 3,675	+ 51,778	+143,618	—47,813	»	+ 12,091	+ 84
0,751	6,035,315	1,122,836	136,981	347,564	»	»	21,662	»	»	70,273	(b)	»	49,243	»
3,013	6,051,322	934,440	125,359	336,697	»	»	15,247	»	»	72,866	(b)	»	58,579	»
2,262	— 16,007	+ 188,396	+ 11,622	+ 10,867	»	»	6,415	»	»	— 2,593	(b)	»	— 9,336	»
7,588	5,384,236	1,322,100	181,012	358,013	»	»	(2)	»	»	77,452	»	14,746	(c)	»
9,192	5,217,212	1,198,808	181,064	365,373	»	»	»	»	»	70,436	»	13,705	(c)	»
7,396	+ 167,024	+ 123,292	— 52	— 7,360	»	»	»	»	»	+ 7,016	»	+ 1,041	(c)	»
5,533	89,061,193	5,691,140	1,441,661	1,778,583	1,153,171	145,703	1,296,475	38,601	2,177,845	4,964,775	311,557	14,746	177,443	1401
9,177	82,263,614	4,814,888	1,368,627	1,765,424	1,128,547	145,483	1,168,862	42,276	2,126,067	4,816,734	359,370	13,705	174,668	1317
6,356	+ 6,797,579	+ 876,252	+ 73,034	+ 13,159	+ 24,624	+ 220	+ 127,613	— 3,675	+ 51,778	+148,041	—47,813	+ 1,041	+ 2,755	+ 84
				+ 37,783										

N° IV. — *Recettes postales de toutes nature*

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affranchissement des correspondances et des valeurs d'encaissement (moins les effets), des enveloppes timbrées, des cartes postales, des cartes-lettres et des chiffres-taxes.	TAXE sur les effets de commerce à l'acceptation et à l'encaissement.	TAXE d'affranchissement en espèces des journaux. (Abonnements — poste.)	TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.	SUR Serv inter
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr.
Résultats de l'année. . .	1895	16,812,960 50	750,908 70	416,687 33	41,299 97	359,1
	1894	16,293,975 73	736,877 75	409,348 70	41,046 64	352,06
Différences pour 1895 . .	en plus	518,984 77	14,030 95	7,338 63	253 33	7,06
	en moins	«	»	»	»	»

N° V. — *Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes post*

		TIMBRES-POSTE.									
		A 1 centime.	A 2 cent.	A 5 cent.	A 10 cent.	A 20 cent.	A 25 cent.	A 35 cent.	A 50 cent.	A 1 franc.	2 fr
Résultats de l'année. .	1895 . .	95,671,382	10,693,002	37,919,574	74,146,744	3,932,805	13,220,333	987,669	1,217,286	249,691	
	1894 . .	93,851,226	11,109,700	37,155,047	71,830,840	3,737,448	12,853,409	925,776	1,176,744	246,017	
Différences pour 1895. .	en plus.	1,820,156	»	764,527	2,315,904	195,357	366,924	61,893	40,542	3,674	
	en moins	»	416,698	»	»	»	»	»	»	»	
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr.
Résultats de l'année. .	1895 . .	956,713 82	213,860 04	1,895,978 70	7,414,674 40	786,561 »	3,305,083 25	345,684 15	608,643 »	249,691 »	151,2
	1894 . .	938,512 26	222,194 »	1,857,752 35	7,183,084 »	747,489 60	3,213,352 25	324,021 60	588,372 »	246,017 »	156,8
Différences pour 1895. .	en plus.	18,201 56	»	38,226 35	231,590 40	39,071 40	91,731 »	21,662 55	20,271 »	3,674 »	
	en moins.	»	8,333 96	»	»	»	»	»	»	»	5,6

(*a*) Supprimées en juin 1891. — Le restant en magasin est vendu jusqu'à épuisement complet.
(*b*) Créés le 1er novembre 1895.
(*c*) Il n'a été porté en recette, en 1895, que fr. 17,563,869-20, soit en moins fr. 701,968-03, montant de la valeur des timbres-poste emplo
1° pour taxe des non-valeurs ; 2° pour dépôt à la Caisse d'épargne ; 3° pour remboursement au Télégraphe des frais d'exprès représent
timbres-poste sur des objets remis à domicile par les porteurs du Télégraphe ; 4° pour la liquidation des sommes dont les bureaux des p
sont à découvert du chef de la remise des correspondances par exprès, et 5° pour timbres ajoutés comme appoint sur les bons de post
En 1894, il avait été porté en recette fr. 17,030,855-48.

paraison des années 1895 et 1894.

E POSTE. rvice ational.	TAXE sur les bons de poste.	PRODUITS extraordinaires.	RELIQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (—).	ENSEMBLE.	*Observations.*
c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
393 90	72,150 15	50,800 77	1,011,000 20	19,712,524 37	
977 26	70,552 75	41,818 09	1,080,779 29	19,223,437 76	
616 64	1,597 40	8,982 68	»	489,086 61	
»	»	»	69,779 09	»	

es-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1895 et 1894.

ÉS.

ENVELOPPES timbrées.		CARTES POSTALES.				CARTES-LETTRES.		CHIFFRES-TAXES.					TOTAL.
		SIMPLES.		DOUBLES.									
Petit format. (a)	Grand format.	A 5 cent.	A 10 cent.	A 10 cent.	A 20 c.	A 10 cent.	A 25 cent.	A 5 cent. (b)	A 10 cent.	A 20 cent.	A 50 cent. (b)	A 1 franc. (b)	
»	148,171	33,174,632	2,289,066	170,900	24,045	3,523,592	30,099	36,673	87,020	120,793	18,903	4,883	277,770,025
8,335	166,129	31,588,768	2,292,813	174,907	31,817	3,457,496	41,887	»	19,718 1/2	32,358	»	»	270,834,095 1/2
»	»	1,585,864	»	»	»	66,096	»	36,673	67,301 1/2	88,435	18,903	4,883	+6,935,929 1/2
8,335	17,958	»	3,747	4,007	7,772	»	11,788	»	»	»	»	»	

S.

Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
»	16,298 81	1,658,731 60	228,906 60	17,090 »	4,899 »	352,359 20	7,524 75	1,833 65	8,702 »	24,158 60	9,451 50	4,883 »	18,265,837 23 (c)
916 85	18,274 19	1,579,438 40	229,281 30	17,490 70	6,363 40	345,749 60	10,471 75	»	1,971 85	6,471 60	»	»	17,700,148 66
»	»	79,293 20	»	»	»	6,609 60	»	1,833 65	6,730 15	17,687 »	9,451 50	4,883 »	+ 565,688 57
916 85	1,975 38	»	374 70	400 70	1,554 40	»	2,947 »	»	»	»	»	»	

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE Ier.

TÉLÉGRAPHES.

I.

Renseignements généraux.

Aucun changement ne s'est produit, en 1895, dans le régime du service intérieur ni dans celui du service international.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1er. TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

a. *Services réunis.*

Les résultats, en 1895 et en 1894, des trois services (intérieur, international et de transit) sont ci-après résumés et comparés :

		CORRESPONDANCES			
		intérieures.	internationales.	en transit.	TOTAL.
Mouvement.	1895. . .	2,771,854	2,215,172	684,004	5,671,030
	1894. . .	2,730,846	2,084,622	583,982	5,399,450
Différences pour 1895 .		+ 41,008	+ 130,550	+ 100,022	+ 271,580
		+ 1.50 p. %	+ 6.26 p. %	+ 17.13 p. %	+ 5.03 p. %
Recette. . .	1895. . .	1,607,939 30	1,777,753 36	408,469 24	3,794,161 90
	1894. . .	1,585,717 25	1,628,628 66	334,101 04	3,548,446 95
Différences pour 1895 .		+ 22,222 05	+ 149,124 70	+ 74,368 20	+ 245,714 95
		+ 1.40 p. %	+ 9.16 p. %	+ 22.26 p. %	+ 6.92 p. %

b. *Service intérieur.*

Des 2,771,854 télégrammes échangés entre bureaux belges, il y en a eu : 38,989 urgents ou 1,407 sur 100,000 ;

652 collationnés ou 23 sur 100,000 ;

196 accusés de réception ou 7 sur 100,000 ;

et 11,535 enregistrements ou 417 sur 100,000 ;

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 14,338.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, s'élève à 1,196,654, soit une augmentation de 10.31 p. c. sur l'année 1894 (1).

c. *Service international.*

De 1894 à 1895, le nombre des correspondances de la Belgique avec l'étranger a augmenté de 6.26 p. c.

Les télégrammes urgents (2) ont augmenté de 45,510 à 53,854, c'est-à-dire de 18.33 p. c.

d. *Service de transit.*

De 1894 à 1895, le nombre des correspondances en transit a augmenté de 17.13 p. c. Cette augmentation est due, en grande partie, à un plus grand nombre de télégrammes échangés en transit anglo-allemand.

§ 2. TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

Les télégrammes de service de l'État, émis sans application de taxe, se sont élevés à 2,860,300 en 1895 (3).

III.

Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.

§ 1er. BUREAUX.

A. Bureaux de l'État établis :		
a. Dans des stations de l'État.	582	
b, — de compagnies de chemins de fer.	88	
c. Au centre des villes ou communes	210	
B. Bureaux de compagnies de chemins de fer.	102	
		982

(1) Depuis le 1er décembre 1887, ce service fonctionne dans toutes les localités du royaume pourvues d'un bureau télégraphique.

(2) Les *télégrammes urgents* internationaux sont taxés au triple des télégrammes ordinaires.

(3) Dont 128,358 télégrammes émis par le service du télégraphe lui-même.

	D'autre part. . .	982
C.	Bureaux ouverts au départ seulement :	
a.	Dans des stations de l'État	66
b.	— — de compagnies de chemins de fer.	13
c.	— bureaux de poste	11
d.	— postes éclusiers.	58
e.	— bureaux de police	2
f.	— bureaux militaires	2
		152
D.	Bureaux de dépôt	490
	Total. . .	1,624

§ 2. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

			Situation au 31 décembre 1895.	Situation au 31 décembre 1894.	DIFFÉRENCE en 1895.
			Kilomètres.	Kilomètres.	Kilomètres
Longueur des lignes. .	sur poteaux	sur les chemins de fer de l'État.	3,462	3,441	+ 21
		— — concédés.	1,318	1,318	—
		sur les routes ordinaires . . .	1,458	1,453	+ 5
	sous terre dans les villes.		16	14	+ 2
Câbles sous-marins (part de la Belgique) (1)			100	100	—
Ensemble.			6,354	6,326	+ 28
Développement total des fils conducteurs.	sur poteaux	sur les chemins de fer de l'État.	24,593	24,663	— 70
		— — concédés.	3,487	3,487	—
		sur les routes ordinaires . . .	2,528	2,523	+ 5
	sous terre dans les villes.		510	314	+ 196
Câbles sous-marins (part de la Belgique) (1)			517	517	—
Fils conducteurs téléphoniques			26,177	23,268	+ 2,909
Ensemble.			57,812	54,772	+ 3,040

Ces chiffres ne comprennent ni 379 kilomètres de lignes (comportant 2,085 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 1,192 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer, ni 57 kilomètres de fils établis, d'Uccle à Anvers (nouvel hôtel de la Marine), pour le service horaire, ni les fils blocs, sonneries Siemens, etc.

Ces fils et les appareils qui les desservent sont, pour la plus grande partie, utilisés aux correspondances privées.

(1) Il s'agit des câbles entre la Grande-Bretagne et la Belgique qui appartiennent en commun et par moitié aux offices des deux pays.

Au 1er janvier 1896, le réseau complet de la Belgique comprenait 61,146 kilomètres de fils conducteurs.

§ 3. APPAREILS EN SERVICE.

Nombre d'appareils télégraphiques en service.	*a.* Système Morse	1,288
	b. — Hughes	77
	c. Autres systèmes	468
	Total. . .	1,833

§ 4. RACCORDEMENTS TÉLÉGRAPHIQUES PRIVÉS AU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT (ARRÊTÉ ROYAL DU 6 NOVEMBRE 1882).

Au 31 décembre 1895, 10 établissements privés étaient raccordés télégraphiquement à des bureaux télégraphiques.

IV.

Personnel.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1895, de 8,886 agents répartis comme il suit :

	En 1895.		En 1894.		Différences pour 1895.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
1° Personnel supérieur et de l'administration centrale	240	»	236	»	+ 4	»
2° Nombre des fonctionnaires et employés des bureaux télégraphiques et des réseaux téléphoniques.	1,118	253	1,122	245	— 4	+ 8
Total des fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, les élèves, les chefs-facteurs, les facteurs et les téléphonistes provisoires.	1,358	253	1,358	245	»	+ 8
3° Personnel subalterne (1); gens de service, ouvriers, ouvriers téléphonistes provisoires, ouvrières et porteurs	3,408	91	3,285	84	+ 123	+ 7
Ensemble.	4,766	344	4,643	329	+ 123	+ 15
	5,110		4,972		+ 138	
4° Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques	3,652	124	3,582	185	+ 70	— 61
Totaux.	8,418	468	8,225	514	+ 193	— 46
	8,886		8,739		+ 147	

(1) Non compris les agents assez nombreux qui portent des télégrammes à domicile, sans faire de ce service leur occupation exclusive.

V.

Résultats financiers.

§ 1. RECETTES.

Les recettes ont atteint, en 1895, les chiffres suivants :

Service intérieur . . . . . fr.	1,607,939 30	
— international	1,777,753 36	3,794,161 90
— de transit	408,469 24	
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales.	263,242 68	
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue	27,086 75	2,610,807 39
Somme due par les compagnies pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires.	5,201 69	
Recettes téléphoniques (1).	2,315,276 27	
Total. . . fr.		6,404,969 29

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses de l'année 1895 soldées par le budget spécial du Télégraphe, se répartissent comme il suit :

Personnel.	Traitements fixes, fr. 3,495,840 (2)	4,715,920	»
	Salaires 1,220,080 (2)		
Quote-part de l'administration belge dans les frais du bureau international de Berne		2,000	» (2)
Quote-part de l'administration belge dans les frais de réparation des câbles anglo-belges		20,768	»
Matériel, objets de consommation. .		654,232	» (2)
Part dans les dépenses des services communs (Postes et Télégraphes). . .		158,476	»
Total. . . fr.			5,551,396 » (2)
Les recettes de la télégraphie et de la téléphonie excèdent donc les dépenses directes de . . . . . fr.			853,573 29

Il faut, de plus, tenir compte :

A. Des *frais de premier établissement et des extensions successives* des

(1) Redevances dues à l'État, à titre d'indemnité de surveillance, par les compagnies téléphoniques concessionnaires et produits de la téléphonie interurbaine interne, de la téléphonie internationale et des réseaux téléphoniques exploités par l'État, etc. (Sommes encaissées en 1895.)

(2) Chiffres approximatifs.

lignes et appareils télégraphiques, des locaux, du matériel, des accessoires, etc.

Le coût de premier établissement s'élevait, au 31 décembre 1895, à. . . . . fr. 10.603.400 »

Cette somme se répartit de la manière suivante :

Lignes télégraphiques (poteaux, fils conducteurs, supports, accessoires, conducteurs souterrains), y compris les câbles sous-marins . . . . . fr.	4.233,470 20	
Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier. . . . . fr.	2,707.988 48	
Appropriation du réseau à la téléphonie et à la télégraphie simultanées . . . fr.	222,164 06	
Réseaux téléphoniques et bureaux téléphoniques publics de l'État. — Lignes téléphoniques (fils conducteurs, supports, accessoires) fr. 1,293,026 99		
Réseaux téléphoniques et bureaux téléphoniques publics de l'État. — Appareils, piles, accessoires, locaux, mobilier. fr. 1,098,049 35	2,391,076 34	
Ensemble. . . fr.	9,554,699 08	
Approvisionnements . . . . . fr.	105,461 02	
Travaux prévus, et non exécutés au 31 décembre 1895 . . . . . fr.	943,239 90	
Total égal. . . fr.		10,603,400 »

Répartie sur les 57,812 kilomètres de fils conducteurs, cette dépense de 10,603,400 francs revient à fr. 183-41 par kilomètre, y compris les frais d'acquisition des appareils et accessoires et tout ce que comporte l'installation des bureaux.

B. Des *dépenses annuelles* supportées par d'autres services du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, savoir :

Part dans les frais généraux du Département . . . fr.		44,600 »
Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers . . . . . fr.	69,672 »	
Éclairage payé par les chemins de fer de l'État . . . . . fr.	15,952 »	
Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer . . . . . fr.	321,825 »	
Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées . . . . . fr.	139,300 »	
Même coopération pour les télégrammes de service (1) . . . . . fr	288,150 »	
Fr.		834,899 »
Total des prestations. . . fr.		879,499 »

(1) On fait entrer en compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de

Les dépenses directes imputées sur le budget des Télégraphes et celles figurant en *B* peuvent être considérées comme représentant très approximativement l'ensemble des frais d'administration, de surveillance, de main-d'œuvre, de matériel et d'entretien, au moyen desquels le service du Télégraphe a pourvu, en 1895, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 201,888 télégrammes transmis et reçus par les agents de l'État pour le service des chemins de fer concédés; enfin, à la correspondance de service des Postes, de la Marine et du Télégraphe lui-même.

---

l'État, pour la transmission des télégrammes de leur propre exploitation, parce que ces frais doivent figurer dans l'évaluation du prix de revient de toutes les transmissions effectuées par le service du Télégraphe.

CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

Renseignements généraux.

A. TÉLÉPHONIE LOCALE.

Rachat d'une concession téléphonique. — Le Gouvernement s'est substitué, par voie de rachat, au concessionnaire du réseau de Namur, le 1er janvier 1895.

Un arrêté royal du 22 décembre 1894 y maintient les tarifs en vigueur et détermine ceux à appliquer dans les réseaux auxiliaires qui seraient éventuellement rattachés au groupe téléphonique de Namur.

Création de réseaux. — Pendant l'année 1895, l'État a ouvert à Saint-Ghislain, à Soignies, à Dinant, à Antoing et à Ath, des bureaux centraux auxiliaires qui sont rattachés : les deux premiers au groupe de Mons, le troisième au groupe de Namur, les deux derniers au groupe de Tournai-Péruwelz.

Le bureau central du réseau de Louvain a été transféré au nouvel Hôtel des Postes, Télégraphes et Téléphones de cette ville.

Bureaux publics téléphoniques. — L'État a créé, en 1895, des bureaux publics téléphoniques à Anvers (Escaut) quai au Blé de Zélande, à Louvain (Station), à Trooz (Station) et à Knocke (Poste).

Les bureaux publics téléphoniques d'Anvers (avenue de l'Industrie) et de Louvain (rue de la Station) ont été transférés respectivement aux bureaux télégraphiques d'Anvers (Palais de Justice) et de Louvain (Poste).

Le bureau public d'Anvers (place de la Commune) a été supprimé.

Échange téléphonique des télégrammes. — Le service de l'échange des télégrammes par téléphone, entre les abonnés et les bureaux télégraphiques, a été organisé dans le courant de l'année à Saint-Ghislain, à Antoing, à Soignies, à Dinant et à Ath.

Le bureau de dépôt de télégrammes établi au bureau des postes de Nivelles a été pourvu d'un appareil téléphonique pour la transmission verbale des dépêches au réseau télégraphique.

B. TÉLÉPHONIE INTERURBAINE INTERNE.

Unité de conversation. — Un arrêté royal du 29 décembre 1894 fixait à trois minutes l'unité de durée de toutes les conversations téléphoniques interurbaines internes où interviennent des postes établis dans les bâtiments des Bourses de Bruxelles et d'Anvers, pendant les heures où ces Bourses sont ouvertes aux transactions. Cette mesure a été mise en vigueur le 1er février 1895 et est appliquée, *les jours de Bourse,* entre 11 h. 21 m. du matin et 3 h. 21 m. du soir, temps de Greenwich. Cette période est étendue jusqu'à 5 heures du soir, le mercredi, en ce qui concerne les communications échangées avec les postes de la Bourse de Bruxelles.

Extension des relations. — Au cours de l'année, le service interurbain a été organisé entre les réseaux de :

Saint-Ghislain-Soignies. . .	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Péruwelz.
Namur-Dinant.	Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz.
Antoing-Ath. .	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Malines, Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas.
Dinant.	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Gand, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liége-Huy-Trooz-Visé, Louvain, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Verviers-Spa.
Huy	Gand, groupe du Littoral, Louvain, Malines, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz.

En outre des relations *partielles* ont été établies entre les réseaux de :

Huy	Mons-Saint-Ghislain-Soignies.
Namur-Dinant .	Groupe du Littoral.
Saint-Ghislain-Soignies, Antoing-Ath .	Liége-Trooz-Visé, Verviers-Spa.
Charleroy-La Louvière .	Courtrai, groupe du Littoral, Liége-Trooz-Visé, Verviers-Spa.

C. — TÉLÉPHONIE INTERNATIONALE.

1° *Relations franco-belges.*

Unité de conversation. — Par application d'une disposition de la convention téléphonique franco-belge, l'unité de conversation a été ramenée à trois minutes à l'égard des communications téléphoniques échangées entre Bruxelles et Paris et entre Anvers et Paris pendant la période comprise entre midi et 3 h. 10 m. du soir, temps de Paris (11 h. 51 m. du matin à 3 h. 1 m. du soir, temps de Greenwich); en vertu d'un nouvel arrangement, depuis le 1er janvier 1895, la susdite période est fixée de 11 h. 30 m. du matin à 3 h. 30 m. du soir, temps de Paris (11 h. 21 m. du matin à 3 h. 21 m. du soir, temps de Greenwich).

Extensions. — Les relations franco-belges suivantes ont été ouvertes dans le cours de l'année 1895 :

Anvers-Boom	Armentières, Cambrai, Dunkerque, Valenciennes-Denain, Béthune.
Anvers	Roubaix-Tourcoing-Croix-Hem-Lannoy, Bergues.
Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde	Cambrai, Masnières, Béthune.
Gand	Douai-Aniche-Hénin-Liétard-Lens-Corbehem, Dunkerque, Valenciennes-Denain, Béthune, Halluin.
Mons	Caudry, Le Cateau, Béthune.
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas	Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Béthune.
Antoing-Ath	Armentières, Arras, Béthune, Calais, Cambrai, Comines, Douai-Aniche-Hénin-Liétard-Lens-Corbehem, Dunkerque-Bergues, Halluin, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Masnières, Roubaix-Tourcoing-Croix-Hem-Lannoy, Valenciennes-Denain.
Soignies-Saint-Ghislain	Arras, Béthune, Cambrai, Caudry, Comines, Douai-Aniche-Hénin-Liétard-Lens-Corbehem, Dunkerque-Bergues, Le Cateau, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Masnières, Maubeuge-Hautmont-Jeumont, Roubaix-Tourcoing-Croix-Hem-Lannoy, Valenciennes-Denain.
Courtrai-Roulers	Béthune.
Groupe du Littoral	Armentières, Béthune.
Tournai-Péruwelz	Calais, Béthune.
Anvers, Charleroy-La Louvière, Soignies-Saint-Ghislain	Fourmies-Anor-Avesnes-Etrœungt-Glageon-La Capelle-Hirson-Sains-Trélon-Wignehies.

2° *Relations germano-belges.*

Organisation du service. — Une convention téléphonique a été conclue entre l'Allemagne et la Belgique le 28 août 1895.

Le service téléphonique germano-belge a été inauguré le 15 octobre 1895, par la mise en relation des groupes téléphoniques d'Anvers-Boom, de Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, de Liége-Huy-Trooz-Visé et de Verviers-Spa avec les groupes téléphoniques allemands d'Aix-la-Chapelle-Borcette-Eschweiler-Stolberg et de Cologne-Mülheim (Rhin).

Les taxes des communications téléphoniques sont provisoirement fixées de la manière suivante, par unité de trois minutes de conversation :

Aix-la-Chapelle-Verviers et Aix-la-Chapelle-Liége : fr. 1.25 ou 1 mark ;

Cologne-Verviers et Cologne-Liége ; Aix-la-Chapelle-Bruxelles et Aix-la-Chapelle-Anvers : fr. 2 ou mark 1.50 ;

Cologne-Bruxelles et Cologne-Anvers : fr. 2,50 ou mark 2.

Les correspondances du régime de l'abonnement ne sont pas admises dans le service téléphonique germano-belge, qui ne comporte pas non plus de service de nuit.

3° *Relations néerlando-belges.*

Organisation du service. — Une convention téléphonique est intervenue entre les Pays-Bas et la Belgique le 11 avril 1895 ; elle institue deux tarifs couvrant respectivement les communications ordinaires et celles du régime de l'abonnement.

La taxe des correspondances ordinaires entre deux points quelconques de la Belgique et de la Néerlande est uniformément fixée à trois francs ou fl. 1.45.

Des abonnements à heures fixes comportant au minimum une durée quotidienne double de l'unité de conversation peuvent être concédés. La taxe mensuelle par période de dix minutes est de 90 francs ou fl. 43.50.

Jusqu'à disposition contraire à concerter entre les deux administrations, les conversations du régime de l'abonnement ne sont pas admises durant les heures de la tenue des Bourses mises en communication téléphonique.

Le service téléphonique néerlando-belge a été inauguré le 1er novembre 1895, par la mise en relation, dans les conditions suivantes, des groupes téléphoniques d'Anvers-Boom et de Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde avec les réseaux d'Amsterdam, de Rotterdam, de La Haye et de Dordrecht :

1° *a*) Les bureaux publics téléphoniques des groupes d'Anvers-Boom et de Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde ; *b*) les établissements privés qui disposent d'un *fil double* de raccordement à l'un des bureaux centraux téléphoniques d'Anvers et de Bruxelles ; *c*) les abonnés des réseaux de Boom, de Hal, de Nivelles et de Vilvorde peuvent correspondre avec *tous* les abonnés et *tous* les bureaux publics des réseaux d'Amsterdam, de Rotterdam, de La Haye et de Dordrecht ;

2° Les abonnés raccordés par *fil simple* à l'un des bureaux centraux

téléphoniques d'Anvers et de Bruxelles peuvent correspondre avec les abonnés et les bureaux publics reliés par un *fil double* à l'un des bureaux centraux d'Amsterdam, de Rotterdam, de La Haye et de Dordrecht.

Dans les relations susvisées, l'unité de conversation est ramenée de cinq à trois minutes indivisibles pendant les heures des Bourses de Bruxelles, d'Anvers, d'Amsterdam et de Rotterdam, soit de 11 h. 21 m. du matin à 3 h. 21 m. du soir (temps de Greenwich). Le dimanche, l'unité de conversation est uniformément de cinq minutes.

Voir les annexes IV et V donnant la liste générale des relations téléphoniques interurbaines internes et internationales ouvertes au public (situation au 31 décembre 1895).

Bureaux centraux téléphoniques.

Situation au 31 décembre 1895 :

Bureaux centraux de l'État	41
— exploités par des concessionnaires	3
Total.	44

Ce nombre se décompose comme il suit :

Bureaux centraux annexés à des bureaux télégraphiques	29
— — — postaux	1
— installés dans des bâtiments spéciaux, au centre des villes	14
Total.	44

Ces 44 bureaux centraux téléphoniques sont répartis en 15 exploitations téléphoniques locales (groupes ou réseaux). (*Voir* à la rubrique « Bureaux publics téléphoniques » la liste de ces exploitations).

Bureaux publics téléphoniques.

Au 31 décembre 1895, le nombre des bureaux publics téléphoniques était de 61, se répartissant de la manière suivante :

GROUPES OU RÉSEAUX.	NOMBRE de BUREAUX PUBLICS.
Anvers-Boom	7
Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde	11
Charleroy-La Louvière	3
Courtrai-Roulers (réseau concédé)	»
Gand	5
Groupe du Littoral	11
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme	5
Liége-Huy-Trooz-Visé	6
Louvain	2
Malines (réseau concédé)	1
Mons-Saint-Ghislain-Soignies	1
Namur-Dinant	1
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas	2
Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz	2
Verviers-Spa	4
Total	61

Nombre des abonnements aux divers réseaux et groupes téléphoniques locaux.

(Situation au 31 décembre 1895.)

GROUPES ET RÉSEAUX.	ABONNEMENTS.					
	Annuels. — Reliements par fil simple.	Annuels. — Reliements par fil double.	Triennaux. — Reliements par fil double.	Semestriels. — Reliements par fil simple.	Semestriels — Reliements par fil double.	TOTAUX.
A. — *Exploitations de l'État*						
Anvers-Boom	1,770	66	»	28	»	1,864
Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde	2,501	160	»	75	5	2,741
Charleroy-La Louvière	305	58	»	3	»	366
Gand	787	1	»	46	»	834
Groupe du Littoral	»	5	207	»	85	297
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme.	»	3	103	»	1	107
Liége-Huy-Trooz-Visé	1,062	70	»	24	10	1,166
Louvain	136	1	»	»	»	137
Mons-Saint-Ghislain-Soignies	345	63	»	10	»	418
Namur-Dinant	197	28	»	5	»	230
Termonde-Alost-Lokeren-Saint Nicolas.	»	5	61	»	»	66
Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz	»	12	142	»	3	157
Verviers-Spa	664	14	»	17	6	701
TOTAUX	7,767	486	513	208	110	9,084
B. — *Concessions.*						
Courtrai-Roulers	»	81	»	»	»	81
Malines	61	»	»	1	»	62
TOTAUX	61	81	»	1	»	143
TOTAUX GÉNÉRAUX	7,828	567	513	209	110	9,227

Échange des télégrammes par téléphone entre les bureaux télégraphiques et les abonnés des réseaux locaux.

GROUPES OU RÉSEAUX.	NOMBRE de bureaux télégraphiques chargés de ce service. — 31 décembre 1895.	MOUVEMENT.		
		Année 1894.	Année 1895.	Différences en 1895.
Anvers-Boom	3	286,931	327,505	+ 40,574
Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde	11	165,866	175,476	+ 9,610
Charleroy-La Louvière	5	80,766	86,888	+ 6,122
Courtrai-Roulers	2	10,198	9,826	— 372
Gand	3	83,260	80,121	— 3,139
Groupe du Littoral	7	54,239	59,041	+ 4,802
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme	6	25,204	23,120	— 2,084
Liége-Huy-Trooz-Visé	4	77,016	87,481	+ 10,465
Louvain	1	15,670	17,340	+ 1,670
Malines	1	11,189	5,774	— 5,415
Mons-Saint-Ghislain-Soignies	3	41,901	45,080	+ 3,179
Namur-Dinant	2	20,743	24,212	+ 3,469
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas	4	14,153	14,545	+ 392
Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz	4	32,534	35,149	+ 2,615
Verviers-Spa	2	37,621	45,979	+ 8,358
TOTAUX	58	957,291	1,037,537	+ 80,246

Développement des fils téléphoniques de l'État.

	SITUATION AU 31 DÉCEMBRE		DIFFÉRENCES en 1895.
	1894.	1895 (1).	
	Kilomètres.	Kilomètres.	Kilomètres.
Réseaux téléphoniques exploités par l'État	18,431	20,592	+ 2,161
Circuits spécialement téléphoniques servant à la téléphonie interurbaine interne	1,154	1,140	— 14
Circuits spécialement téléphoniques servant à la téléphonie interurbaine interne et à la téléphonie internationale	636	636	»
Circuits spécialement téléphoniques servant à la téléphonie internationale (sections belges)	924	1,574	+ 650
Installations diverses	2,123	2,235	+ 112
TOTAUX	23,268	26,177	+ 2,909
A ces chiffres, il faut ajouter le développement des fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe, savoir :			
Circuits servant à la téléphonie locale	186	122	— 64
Circuits servant à la téléphonie interurbaine interne	7,994	7,670	— 324
Circuits servant à la téléphonie interurbaine interne et à la téléphonie internationale	348	348	»
TOTAUX GÉNÉRAUX	31,796	34,317	+ 2,521

(1) *Voir* la carte des circuits téléphoniques (annexe I).

Microphones. — Au 31 décembre 1895, le nombre des transmetteurs microphoniques utilisés dans les diverses installations téléphoniques de l'État était de 11,151.

Abonnements aux communications téléphoniques du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer (arrêté royal du 30 juillet 1891). — Au 31 décembre 1895, on comptait cinq abonnés aux communications téléphoniques du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer.

Abonnements au service interurbain. — A la même date, les séances d'abonnement au service téléphonique interurbain comportaient quotidiennement une durée de 14 heures 5 minutes, réparties entre quarante cinq abonnés.

Abonnements au service téléphonique international. — Les séances d'abonnement au service téléphonique franco-belge étaient au nombre de vingt-six comportant quotidiennement une durée de 5 heures, réparties entre douze abonnés; le service néerlando-belge comptait deux abonnés utilisant ensemble une durée de 20 minutes.

Bureaux de dépôt de télégrammes disposant d'installations téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches à des bureaux télégraphiques voisins. — Au 31 décembre 1895, il existait 18 bureaux de dépôt de télégrammes qui étaient pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches au réseau télégraphique.

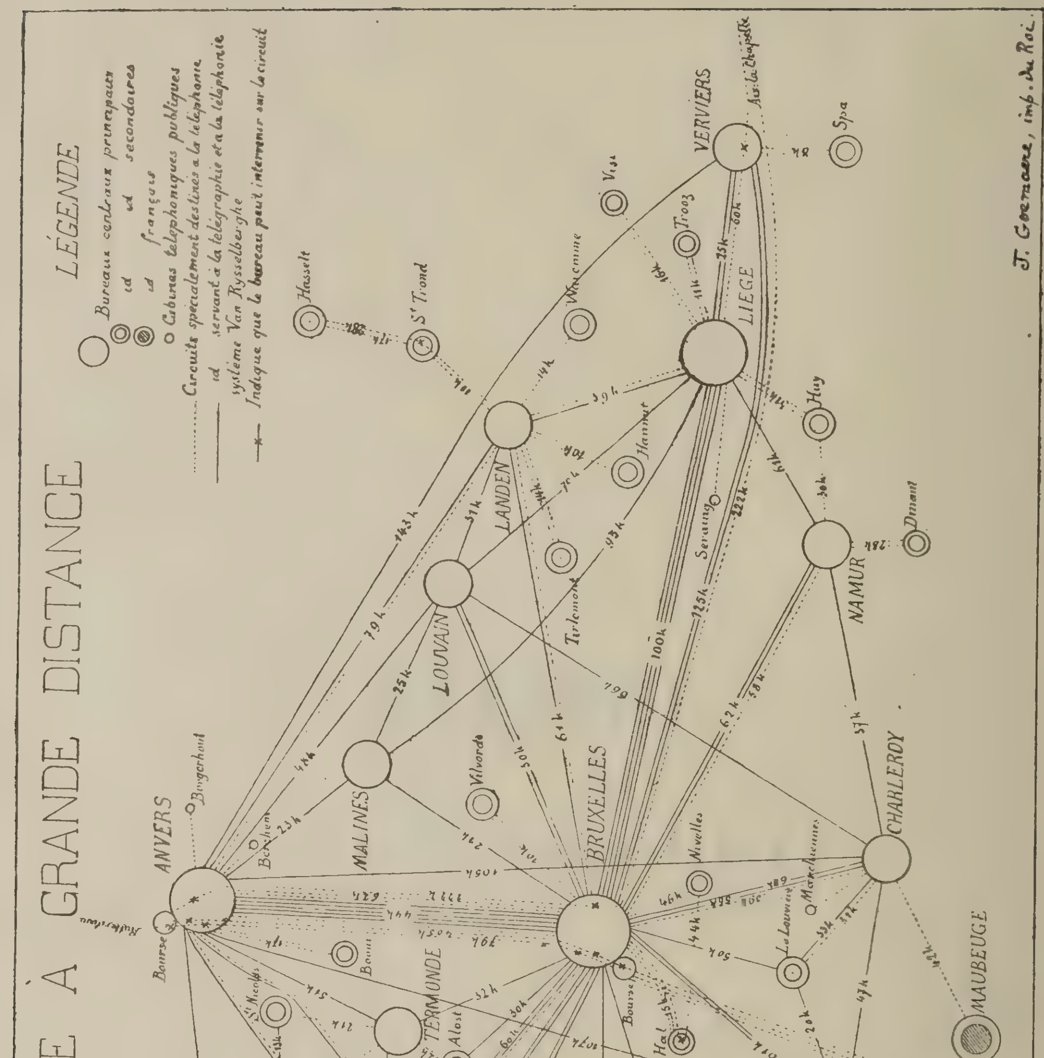
Raccordements TÉLÉPHONIQUES *privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882).* — Au 31 décembre 1895, 18 établissements privés étaient raccordés téléphoniquement à des bureaux télégraphiques.

Mouvement des communications téléphoniques à taxe pleine.

NOMBRE des communications locales payantes.		DIFFÉRENCE en 1895.	NOMBRE des communications interurbaines internes.		DIFFÉRENCE en 1895.	NOMBRE des communications internationales.		DIFFÉRENCE en 1895.
1895.	1894.		1895.	1894.		1895.	1894.	
30,281	31,089	— 808	200,811	173,324	+27,487	61,757	62,367	— 610

ANNEXES

DE LA PARTIE C.


TÉLÉPHONE À GRANDE DISTANCE
LÉGENDE
Bureaux centraux principaux
id id secondaires
id id français
Cabines téléphoniques publiques
Circuits spécialement destinés à la téléphonie
id servant à la télégraphie et à la téléphonie
système Van Rysselberghe
Indique que le bureau peut intervenir sur le circuit
ANVERS
MALINES
LOUVAIN
LANDEN
LIÉGE
VERVIERS
BRUXELLES
NAMUR
CHARLEROY
TERMONDE
GAND
BRUGES
OSTENDE
COURTRAI
TOURNAI
MONS
MAUBEUGE
VALENCIENNES
LILLE
PARIS
Hasselt
S^t Trond
Spa
Huy
Dinant
Vilvorde
Tirlemont
Seraing
Nivelles
Alost
Lokeren
Ath
Soignies
Hal
Péruwelz
Antoing
Roulers
Heyst
Knocke
Blankenberghe
Digue
Middelkerke
Nieuport-Ville
J. Goemaere, imp. du Roi.
Chaque ligne représente un circuit à 2 fils
31 Décembre 1895

N° II. — *Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années* 1895 *et* 1894.

		1895.		1894.	
		RELATIONS			
		intérieures.	internationales.	intérieures.	internationales.
Correspondances privées.					
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots : Chiffres proportionnels pour cent.	1 à 10 mots.	»	57.26	»	57.34
	11 à 15 —	71.12	23.68	71.08	23.71
	16 à 20 —	16.30	10.40	16.48	10.37
	21 à 30 —	8.94	6.24	8.87	6.14
	31 à 40 —	2.09	1.37	2.13	1.44
	41 à 50 —	0.73	0.50	0.66	0.48
	Au delà de 50 mots.	0.82	0.55	0.78	0.52
Classement des télégrammes par catégories : Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples.	84.38		84.10	
	— complexes	14.21		14.14	
	— urgents	1.41		1.76	
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État	2.00	0.40	1.63	0.73
	Nouvelles de bourse	4.26	8.90	3.92	6.89
	Transactions commerciales.	39.24	59.73	39.14	57.35
	Correspondances de journaux . . .	0.76	1.16	0.92	2.22
	Affaires privées.	53.74	29.81	54.39	32.81
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre de mots	15.86	11.64	15.75	11.58
Délais entre l'heure de dépôt et l'heure d'arrivée au bureau de destination, des télégrammes privés internes.	Nombre de télégrammes sur 100, transmis dans un délai de 1 à 15′	67.33		58.28	
	16 à 30′	24.92		29.72	
	31 à 45′	5.92		8.75	
	46 à 60′	1.75		2.25	
	plus d'une heure	0.08		1.00	

N° III. — *Tableau comparatif, par réseau ou groupe,*

OBJETS DE LA STATISTIQUE.			NOMS D					
			Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde.	Anvers-Boom.	Gand.	Charleroy-La Louvière.	Liége-Huy-Trooz-Visé.	Louvain
Service local.	Abonnements.	Année 1895	646,790 04	437,562 33	160,526 13	83,751 64	223,413 93	14,398
		» 1894	570,773 87	412,404 01	157,411 »	82,509 83	200,486 14	13,518
		Différences en 1895	+ 76,016 17	+ 25,158 32	+ 3,115 13	+ 1,241 81	+ 22,927 79	+ 880
	Conversations.	Année 1895	3,890 50	1,148 50	296 50	200 75	926 50	35
		» 1894	3,381 75	2,228 »	345 50	219 75	644 75	27
		Différences en 1895	+ 508 75	— 1,079 50	— 49 »	— 19 »	+ 281 75	+ 7
	Cartes payantes.	Année 1895	350 »	»	»	»	»	»
		» 1894	177 65	»	»	»	»	25
		Différences en 1895	+ 172 35	»	»	»	»	— 25
Service interurbain.	Abonnements.	Année 1895	14,345 »	11,729 »	990 »	420 »	2,760 »	»
		» 1894	13,289 67	9,397 10	535 »	420 »	2,160 »	»
		Différences en 1895	+ 1,055 33	+ 2,331 90	+ 455 »	»	+ 600 »	»
	Conversations.	Année 1895	78,595 50	42,092 »	15,174 »	7,926 »	20,829 »	2,651
		» 1894	68,098 35	39,621 »	14,104 85	6,989 70	14,495 35	2,297
		Différences en 1895	+ 10,497 15	+ 2,471 »	+ 1,069 15	+ 936 30	+ 6,333 65	+ 354
Service international.	Abonnements.	Année 1895	11,785 80	» »	»	»	»	»
		» 1894	10,953 60	72 »	»	»	»	»
		Différences en 1895	+ 832 20	— 72 »	»	»	»	»
	Conversations.	Année 1895	69,480 42	11,845 74	1,226 88	627 80	64 62	»
		» 1894	68,320 64	9,792 80	959 36	667 20	»	»
		Différences en 1895	+ 1,159 78	+ 2,052 94	+ 267 52	— 39 40	+ 64 62	»
Redevances des concessionnaires.		Année 1895	»	»	»	»	»	»
		» 1894	»	»	»	»	»	»
		Différences en 1895	»	»	»	»	»	»
Communications du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer.		Année 1895	200 »	»	»	»	»	»
		» 1894	200 »	»	»	»	»	»
		Différences en 1895	»	»	»	»	»	»
Produits extraordinaires.		Année 1895	12,209 68	4,143 14	647 56	595 67	1,407 53	68 50
		» 1894	4,243 02	2,556 73	1,142 20	526 52	1,273 09	180 18
		Différences en 1895	+ 7,966 66	+ 1,586 41	— 494 64	+ 69 15	+ 134 44	— 111 68
Totaux.		Année 1895. . . . fr.	837,646 94	508,520 71	178,861 07	93,521 86	249,401 58	17,154 18
		» 1894. . . fr.	739,438 55	476,071 64	174,497 91	91,333 »	219,059 33	16,048 65
		Différences en 1895. . . . fr.	+ 98,208 39	+ 32,449 07	+ 4,363 16	+ 2,188 86	+ 30,342 25	+ 1,105 53

(1) Le chiffre de la recette correspondant au mouvement a été diminué de fr. 301.65, en 1894, et de fr. 400.90, en 1895. Ces sommes représenten
Termonde-Alost, le groupe du Littoral, d'une part, et les réseaux du nord de la France, d'autre part.

ettes téléphoniques afférentes à chacun des exercices 1895 et 1894.

SEAUX OU GROUPES.									TOTAUX.
ions-hislain-ignies.	Namur-Dinant.	Verviers-Spa-Trooz.	Bruges-Blankenberghe-Heyst-Ostende-Middelkerke-Nieuport.	Landen-Hannut-Hasselt-St-Trond-Tirlemont-Waremme.	Termonde Alost-Lokeren-St-Nicolas.	Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz	Courtrai-Roulers.	Malines.	
),762 71	26,672 67	139,902 32	40,990 14	21,254 94	10,309 46	24,804 69	»	»	1,900,139 93
,145 77	»	131,219 51	37,388 38	20,647 71	9,270 59	20,798 52	»	»	1,722.573 55
,616 94	+26,672 67	+ 8,682 81	+ 3,601 76	+ 607 23	+1,038 87	+4,006 17	»	»	+ 177.566 38
77 »	41 »	330 50	550 »	92 25	54 25	99 75	»	4 50	7,747 25
78 50	30 »	280 50	482 50	45 75	63 50	89 25	»	7 »	7,924 50
1 50	+ 11 »	+ 50 »	+ 67 50	+ 46 50	— 9 25	+ 10 50	»	— 2 50	— 177 25
»	»	»	»	70 »	»	»	»	»	420 »
»	»	»	»	15 »	20 »	»	»	»	237 65
»	»	»	— »	+ 55 »	— 20 »	»	»	»	+ 182 35
»	»	1,172 50	»	187,85	630 »	»	»	»	32,234 35
»	»	638 75	»	140 »	630 »	»	»	»	27,210 52
»	»	+ 533 75	»	+ 47 85	»	»	»	»	+ 5,023 83
,716 50	4,066 50	6,800 50	11,170 »	7,720 »	2,700 »	6,937 50	782 80	725 70	212,887 50
,190 50	2,420 05	5,411 »	9,140 25	6,083 50	2,207 50	4,707 »	960 10	791 90	181,518 55
526 »	+1,646 45	+ 1,589 50	+ 2,029 75	+1,656 50	+ 492 50	+2,250 50	— 177 30	— 66 20	+ 31,568 95
»	»	»	»	»	»	»	»	»	11,785 80
»	»	»	»	»	»	»	»	»	11,025 60
»	»	»	»	»	»	»	»	»	+ 760 20
231 60	»	110 12	670 88	»	75 20	3,193 32	— 54 94	»	87,471 64
228 20	»	»	497 28	»	»	5,655 56	61 15	(1) »	84,181 99
3 40	»	+ 110 12	+ 173 60	»	+ 75 20	— 462 04	— 116 09	»	+ 3,289 65
»	»	»	»	»	»	»	1,000 »	1,000 »	2,000 »
»	1,100 »	»	»	»	»	»	1,000 »	1,000 »	3,100 »
»	—1,100 »	»	»	»	»	»	»	»	— 1,100 »
»	»	»	»	300 »	»	»	»	»	500 »
»	»	»	»	300 »	»	»	»	»	500 »
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
516 69	247 90	825 65	255 60	190 51	82 67	353 70	»	»	21,544 80
442 50	»	523 42	261 73	98 06	70 60	207 63	»	»	11,525 68
74 19	+ 247 90	+ 302 23	— 6 13	+ 92 45	+ 12 07	+ 146 07	»	»	+ 10,019 12
,304 50	31,028 07	149,141 59	55,636 62	29,815 55	13,851 58	35,388 96	1,727 86	1,730 20	2,276,731 27
,085 47	3,550 05	138,073 18	47,770 14	27,330 02	12,262 19	29,457 76	2,021 25	1,798 90	2,049,798 04
219 05	+27,478 02	+11,068 41	+ 5.866 48	+2,485 53	+1,589 39	+5,931 20	— 293 39	— 68 70	+ 226,933 23

(1) ntant des allocations payées au concessionnaire du réseau de Courtrai, du chef des communications échangées entre Anvers, Courtrai, Gand

N° IV. — *Liste des relations téléphoniques interurbaines internes.*

GROUPE ou RÉSEAU D'ORIGINE.	GROUPES ET RÉSEAUX EN CORRESPONDANCE.
Anvers-Boom	Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liége-Huy-Trooz-Visé, Louvain, Malines, Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Namur-Dinant, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz et Verviers-Spa.
Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde.	Anvers-Boom, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liége-Huy-Trooz-Visé, Louvain, Malines, Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Namur-Dinant, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz et Verviers-Spa.
Charleroy-La Louvière . . .	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Courtrai, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liége-Huy-Trooz-Visé, Louvain, Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Namur-Dinant, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz et Verviers-Spa.
Courtrai-Roulers	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière (1), Gand, groupe du Littoral, Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas et Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz.
Gand	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liége-Huy-Trooz-Visé, Louvain, Malines, Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Namur-Dinant Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz et Verviers-Spa.
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme .	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Gand, groupe du Littoral, Liége-Huy-Trooz-Visé, Louvain, Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Namur-Dinant, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz et Verviers-Spa.
Liége-Huy-Trooz-Visé.	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Louvain, Malines, Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Namur-Dinant, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz et Verviers-Spa.
Littoral (groupe du)	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liége-Huy-Trooz-Visé, Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Namur-Dinant, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz et Verviers-Spa.

(1) Service ouvert avec le réseau de Courtrai seulement.

N° IV. — *Liste des relations téléphoniques interurbaines internes.*

GROUPE ou RÉSEAU D'ORIGINE.	GROUPES ET RÉSEAUX EN CORRESPONDANCE.
Louvain.	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Gand, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liége-Huy-Trooz-Visé, Malines, Namur-Dinant et Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas.
Malines.	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Gand, Liége-Huy-Trooz-Visé, Louvain, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas et Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz.
Mons-Saint-Ghislain-Soignies .	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liége-Huy-Trooz-Visé, Namur-Dinant, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz et Verviers-Spa.
Namur-Dinant.	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liége-Huy-Trooz-Visé, Louvain, Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz et Verviers-Spa.
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liége-Huy-Trooz-Visé, Louvain, Malines, Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Namur-Dinant, Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz et Verviers-Spa.
Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz.	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liége-Huy-Trooz-Visé, Malines, Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Namur-Dinant, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas et Verviers-Spa.
Verviers-Spa.	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liége-Huy-Trooz-Visé, Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Namur-Dinant, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas et Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz.

N° V. — *Relations téléphoniques internationales.*

1° Liste des relations téléphoniques franco-belges.

GROUPES et RÉSEAUX BELGES.	GROUPES ET RÉSEAUX FRANÇAIS EN RELATION.
Anvers-Boom.	Armentières, Béthune, Cambrai, Comines, Dunkerque, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Paris et ses réseaux-annexes, Valenciennes-Denain.
Anvers	Bergues, Fourmies-Anor-Avesnes-Etrœungt-Glageon-La Capelle-Hirson-Sains-Trélon-Wignehies, Roubaix-Tourcoing-Croix-Hem-Lannoy.
Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde.	Béthune, Cambrai, Comines, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Masnières, Maubeuge-Hautmont-Jeumont, Paris et ses réseaux-annexes, Roubaix-Tourcoing-Croix-Hem-Lannoy, Valenciennes-Denain.
Charleroy-La Louvière. . .	Fourmies-Anor-Avesnes-Etrœungt-Glageon-La Capelle-Hirson-Sains-Trélon-Wignehies, Maubeuge-Hautmont-Jeumont.
Courtrai-Roulers.	Armentières, Arras, Béthune, Cambrai, Comines, Douai-Aniche-Hénin-Liétard-Lens-Corbehem, Dunkerque-Bergues, Halluin, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Masnières, Roubaix-Tourcoing-Croix-Hem-Lannoy, Valenciennes-Denain.
Gand	Béthune, Comines, Douai-Aniche-Hénin-Liétard-Lens-Corbehem, Dunkerque, Halluin, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Roubaix-Tourcoing-Croix-Hem-Lannoy, Valenciennes-Denain.
Littoral (groupe du)	Armentières, Béthune, Comines, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Roubaix-Tourcoing-Croix-Hem-Lannoy.
Mons-Saint-Ghislain-Soignies.	Arras, Béthune, Cambrai, Caudry, Comines, Douai-Aniche-Hénin-Liétard-Lens-Corbehem, Dunkerque-Bergues, Fourmies-Anor-Avesnes-Etrœungt-Glageon-La Capelle-Hirson-Sains-Trélon-Wignehies, Le Cateau, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Masnières, Maubeuge-Hautmont-Jeumont, Roubaix-Tourcoing-Croix-Hem-Lannoy, Valenciennes-Denain.
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas.	Béthune, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand.
Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz.	Armentières, Arras, Béthune, Calais, Cambrai, Comines, Douai-Aniche-Hénin-Liétard-Lens-Corbehem, Dunkerque-Bergues, Halluin, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Masnières, Roubaix-Tourcoing-Croix-Hem-Lannoy, Valenciennes-Denain.

2° Liste des relations téléphoniques germano-belges.

GROUPES et RESEAUX BELGES.	GROUPES ET RÉSEAUX ALLEMANDS EN RELATION.
Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles - Vilvorde, Liége-Huy-Trooz-Visé, Verviers-Spa.	Aix-la-Chapelle - Borcette - Eschweiler - Stolberg ; Cologne-Mülheim (Rhin).

3° Liste des relations téléphoniques néerlando-belges.

GROUPES et RÉSEAUX BELGES.	RÉSEAUX NÉERLANDAIS EN RELATION.
Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde.	Amsterdam, Rotterdam, La Haye, Dordrecht.

PARTIE D.

MARINE.

MARINE.

I.

Renseignements généraux.

§ 1er. — MATÉRIEL.

Le matériel flottant affecté aux divers services de la Marine, est indiqué ci-après :

	Fin 1895.	Fin 1894.	DIFFÉRENCES POUR 1895.
Bateaux à vapeur	17	18	— 1
Bateaux-pilotes et bateaux-phares	29	29	»
Garde-pêche et navire-école	4	4	»
Embarcations à vapeur	1	3	— 2
Totaux	51	54	— 3
Canots	198	218	— 20

§ 2. PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1895.	Fin 1894.		Différences pour 1895.
Fonctionnaires et employés	1,180	1,149	+	31
Huissiers, messagers, gens de service	12	12		»
Ouvriers	209	204	+	5
Totaux	1,401	1,365	+	36

II.

Services d'exploitation.

§ 1er. — Paquebots entre Ostende et Douvres.

Le mouvement global des passagers a légèrement fléchi en 1895. Il était de 120,145 en 1894; il est descendu à 115,601 en 1895, soit une diminution de 4,544.

Mais l'année 1894, au cours de laquelle a eu lieu l'Exposition internationale d'Anvers, est anormale au point de vue de la comparaison du trafic voyageur, cette exposition ayant, en effet, été de nature à faire relever extraordinairement le trafic-voyageur.

Abstraction faite de 1894, le mouvement de 1895 dépasse de beaucoup celui de tous les exercices antérieurs, et, notamment, de 18,035 unités celui de 1893.

Du reste, la comparaison détaillée avec l'année précédente est, sauf pour les transports à prix réduits, encore à l'avantage de 1895. En effet, il y a augmentation de 9,418 voyageurs à prix entiers, et diminution de 13,962 voyageurs à prix réduits. Or, à l'occasion de l'Exposition universelle d'Anvers, on avait émis des billets spéciaux à taxes très modiques et organisé des trains spéciaux, lesquels, à eux seuls, avaient provoqué un mouvement de 7,316 passagers.

D'après les relevés des billets vendus il y a eu, en trafic anglo-belge, 74,315 voyageurs, en trafic de transit, 41,286 voyageurs, alors que 1894 n'avait donné que 37,887 voyageurs en transit.

Ainsi qu'il a été établi antérieurement, le trafic de transit est beaucoup plus important que ne l'accusent les chiffres ci-dessus, car de nombreux billets pour le trajet entre Ostende et Douvres, débités avec des billets pour au-delà de la Belgique, sont forcément portés au compte du trafic anglo-belge.

44,595 suppléments pour changement de classe à bord des malles ont été délivrés en 1895. Tenant compte de ce facteur, la répartition des passagers est de 92,752 pour la 1re classe et de 22,849 pour la 2e classe.

La location des cabines particulières a produit 52,436 francs, soit 5,180 francs de plus qu'en 1894.

En totalité, la recette de 1895 a été supérieure de fr. 62,592-09 à celle de 1894, et le service des voyageurs et bagages intervient pour fr. 46,739-11 dans cette augmentation.

On peut donc dire que, malgré le rapprochement peu favorable avec l'année de l'Exposition d'Anvers, les résultats de 1895 sont très brillants, et que les sacrifices que l'Administration s'est imposés pour faire connaître sa ligne maritime et en améliorer les services commencent à porter des fruits.

Pendant l'exercice 1895, le prix des suppléments pour passer de 2e en 1re classe sur le bateau, a été porté de fr. 2-35 à fr. 2-50, dans le but de

Annexes à consulter.

diminuer l'échange des monnaies et de faciliter ainsi le travail des distributeurs à bord des malles. Pour éviter toute erreur, le service du recolement des coupons a été modifié et il a été mis en usage un billet de débarquement que doit remettre chaque passager à la sortie du bateau.

En ce qui concerne le trafic des colis postaux, des petits paquets et des colis messageries, il a procuré pour l'année 1895 une recette de fr. 229,906-59 sur le parcours maritime, en augmentation de fr. 16,597-98 sur celle de l'année 1894.

Les chiffres du mouvement et de la recette de 1895 présentent sur ceux de 1894 les différences ci-après :

NATURE DES ENVOIS.	MOUVEMENT.				RECETTES.	
	NOMBRE DE COLIS.		POIDS.			
	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.
			Kilogr.	Kilogr.	Francs.	Francs.
Colis postaux	88,378	—	265,134	—	22,364 75	—
Colis express { de 5 kilogr. et moins . . .	—	47,535	—	142,605	—	12,060 81
Colis express { de plus de 5 jusque 10 kilog.	—	2,832	—	19,824	—	1,682 63
Colis de plus de 10 kilogr. { express	—	—	—	8,879	—	385 85
Colis de plus de 10 kilogr. { grande vitesse	—	—	320,480	—	4,755 30	—

Les indications du tableau ci-dessus se justifient comme suit :

1° *Colis de 5 kilogrammes et moins.*

Ainsi que cela s'est produit les années précédentes, les colis du service express de 5 kilog. et moins tendent de plus en plus à être remplacés par des *colis postaux*.

L'ensemble du trafic des colis de 5 kilog. et moins n'en accuse pas moins une augmentation constante dont le graphique ci-joint, dressé pour la période décennale 1885/1895, fait ressortir l'importance. III, p. D.

Ainsi qu'il résulte de ce graphique, l'instauration d'un service de colis postaux avec l'Angleterre a presqu'exactement doublé, en dix ans, le nombre des colis de 5 kilog. et moins, échangés entre ce pays et la Belgique et l'Allemagne.

2° *Colis de plus de 5 kilogrammes.*

Par suite de l'amélioration du service de la grande vitesse, les envois du tarif express continuent à diminuer au profit du trafic de la grande vitesse. Mais, comme mouvement et comme recette, l'augmentation de ce dernier trafic compense, maintenant, plus que largement la diminution du trafic express.

En 1894, malgré l'augmentation totale du trafic, l'augmentation de recettes n'était que de 200 francs pour la grande vitesse et le trafic express réunis. En 1895, l'accroissement de recettes est de fr. 2,686-84.

Les transports de chevaux et de finances accusent, d'une part, une dimi-

nution de 803 francs et, d'autre part, une augmentation de fr. 337-50. Ces différences sont dues aux fluctuations ordinaires du trafic.

Pour les journaux, il existe une diminution de recettes de fr. 801-30. Cette diminution provient du trafic anglo-allemand. Actuellement, dans ce trafic, les journaux sont transportés en service postal entre Douvres et la frontière allemande au lieu d'être transportés en service messageries.

En résumé, la situation du trafic, par nos malles, des colis postaux, petits colis, colis messageries, finances, etc., présente, pour 1895, un excédent de recettes de près de 16,000 francs comparativement à l'exercice 1894. Ce résultat est très satisfaisant si l'on considère que l'excédent de 1894 sur 1893 n'était que de 5,000 francs environ.

Les améliorations suivantes ont été introduites, pendant l'année 1895, dans l'organisation des trains qui sont en correspondance avec les malles.

Service direct Ostende-Carlsbad.

En vue de faciliter les relations entre Londres-Ostende et Carlsbad, et d'offrir aux voyageurs tout le confort désirable, un service direct de wagons-lits a été créé pendant les mois de juillet et août entre Ostende et Carlsbad et retour, par les trains de luxe Ostende-Vienne.

Ce service fonctionne trois fois par semaine ; à l'aller : les lundi, mercredi et vendredi ; au retour : les mardi, jeudi et samedi. Il est assuré au moyen d'un wagon-lits et d'un fourgon, qui sont détachés de l'express Ostende-Vienne à Nuremberg, et qui circulent de la manière suivante entre cette dernière station et Carlsbad :

A l'aller :

Nuremberg D. 7 h. 52 m. avec la correspondance de l'O.-V. arrivant à 7 h. 24 matin.

Carlsbad A. midi 15.

Au retour :

Carlsbad D. 3 h. 40 soir.

Nuremberg A. 8 h. 12 soir, en correspondance avec le train Vienne-Ostende partant à 8 h. 30 soir.

Le trajet de Londres à Carlsbad s'effectue en 26 heures 15 minutes et Carlsbad à Londres en 24 heures 56 minutes.

Relations entre Londres, la Belgique et l'Orient et vice-versa par l'Ostende-Vienne Express.

Une amélioration, très importante au double point de vue de la célérité et du prix de transport, a été apportée dans les relations internationales entre la Grande-Bretagne et les pays d'Orient par la voie d'Ostende-Cologne-

Vienne : 1° vers Budapest-Bucharest-Constantza, d'une part, et 2° vers Trieste et Alexandrie (Égypte), d'autre part.

1. — L'Ostende-Vienne est continué, une fois par semaine, entre Vienne et Constantza (Roumanie), où il est en coïncidence avec un bateau de l'État roumain pour Constantinople.

En sens inverse, le train part de Constantza en correspondance avec un bateau venant de Constantinople. Les horaires de ce service sont réglés de la façon suivante :

A l'aller.

Londres . .	Départ mardi, 10.5 h. matin.
Vienne (W.B).	— mercredi, 5 h. soir.
Vienne (S.B.) .	— — 5.39 h. soir.
Budapest . .	— — 10.15 h. soir.
Bucharest . .	— jeudi, 4.44 h. soir.
Constantza. .	— — 10 h. soir.
Constantinople	Arrivée vendredi, 11 h. matin (h. or.).

Au retour.

Constantinople	Départ vendredi, 3 h. soir.
Constantza. .	— samedi, 6 h. matin.
Bucharest . .	— — 11.15 h. matin.
Budapest . .	— dimanche, 6 h. matin.
Vienne (S.B.).	— — 10.13 h. matin.
Vienne (W.B.)	— — 11 h. matin.
Londres . .	Arrivée lundi, 4.48 h. soir (h. occ.).

Le parcours de Londres à Constantinople via Ostende-Constantza, s'effectue en 71 heures, soit une diminution de 5 heures sur la durée du trajet par la voie la plus rapide.

Outre cet avantage, les voyageurs qui utilisent ce nouveau train bénéficient d'une notable réduction sur le prix de transport, la différence en faveur de la voie d'Ostende-Cologne étant d'environ cent francs par billet de 1re classe express de Londres à Constantinople.

2. — L'Ostende-Vienne-Express est également continué, une fois par semaine, depuis le 1er décembre, entre Vienne et Trieste, où il est en coïncidence avec un bateau du Lloyd autrichien pour Alexandrie d'Égypte.

En sens inverse, ce train part de Trieste en correspondance avec un bateau venant d'Alexandrie.

Les horaires de ce service sont établis de la façon suivante :

A l'aller.

Londres (h. occ.) .	Départ	lundi, 10.5 h. matin.
Douvres	—	— 12 h. soir.
Bruxelles (N.) . .	—	— 6 h. soir.
Vienne (h. c.) . .	—	mardi, 5 h. soir.
Trieste	Arrivée	mercredi, 8.20 h. matin.
Alexandrie (Égypte)	—	à l'aube dimanche.

Au retour.

Alexandrie (Égypte)	Départ	samedi, 9 h. matin.
Trieste.	—	mercredi, 6 h. soir.
Vienne (H.C.) . .	Arrivée	jeudi, 10.50 h. matin.
Bruxelles (N.) . .	—	vendredi, 8.12 h. matin.
Ostende (Q.) . . .	Départ	— 10.50 h. matin.
Londres	Arrivée	— 4.48 h. soir.

Le parcours de Londres à Alexandrie d'Égypte s'effectue en 140 heures environ.

En vue de rendre plus régulière la marche de l'Ostende-Vienne ainsi que celle des trains internationaux n^os^ 77 et 146, un accord est intervenu avec les administrations étrangères dans le but de retarder d'un quart d'heure les horaires de ces trains. En outre, l'express 146, qui était fréquemment surchargé entre Ostende et Bruxelles, a été uniquement réservé aux voyageurs amenés d'Angleterre pour Bruxelles et au-delà ; ses arrêts à Bruges et à Gand ont été supprimés et il a été créé, sous le n° 100, un express nouveau qui part d'Ostende-Station à 3.45 h. de relevée et assure tout le trafic intérieur.

Afin d'augmenter l'intervalle entre le départ du bateau de 10.55 h. soir vers Douvres et l'arrivée de la malle en coincïdence à Ostende-Quai avec l'express 108, le départ de ce dernier a été retardé jusqu'à minuit 25.

L'utilité de cette mesure est de faire disparaître les causes de danger qui pourraient résulter de la présence simultanée des deux malles dans la rade d'Ostende.

Colis postaux et petits paquets. — Des horaires rapides ont été fixés pour le transport des colis postaux et des petits paquets échangés

1° entre la Belgique et l'Angleterre ;

2° entre l'Allemagne et l'Angleterre en transit par la Belgique.

Dans le but de faciliter les formalités multiples à remplir à Ostende pour l'expédition des colis postaux de la Belgique vers l'Angleterre et d'assurer dans une plus large mesure le départ régulier de la malle partant d'Ostende à 10.55 h. soir, il a été recommandé aux bureaux de Bruxelles et de Gand de ne plus remettre aux trains n^os^ 117 et 74 arrivant à 10.29 h. soir et

Annexes à consulter.

10.48 h. soir, que les colis dont le départ n'aurait pu avoir lieu par le train n° 111 arrivant à 8.09 h. soir.

Différentes améliorations ont été introduites en 1895 dans le service du personnel à Douvres, afin d'accélérer les opérations d'embarquement et de débarquement des colis et ainsi obvier aux irrégularités du départ des trains et des paquebots.

Un nouveau paquebot de vitesse est entré en ligne le 19 août 1895. Il a reçu le nom de *Rapide*.

Un bateau du type *Marie-Henriette* a été commandé à la Société John Cockerill, à Seraing, pour être livré en 1897; il portera à 9 le nombre de steamers affectés au service de la ligne d'Ostende-Douvres. Les Chambres ont voté un crédit de 2,205,000 francs pour cette construction.

Un paquebot d'ancien type *Parlement belge* a été remis à l'Administration des Domaines et vendu publiquement.

2,162 traversées ont été effectuées en 1895, et leur durée moyenne a été :

Pour les trois paquebots type *Flandre* . . . . . 3 h. 47′ ;
Pour les deux paquebots type *Princesse* . . . . . 3 h. 37′ 1/2 ;
— — *Marie-Henriette* et *Léopold II*. 3 h. 31′ ;
Pour le paquebot *Rapide* . . . . . 3 h. 30′ ;

L'exploitation du service a coûté, en 1895, une somme de fr. 4,469,107-64, soit fr. 1,250,136-22 de plus que l'année précédente. II. p. D.

Cette augmentation provient pour la plus grande partie :

1° De ce que le personnel a dû être renforcé à raison de l'entrée en ligne d'un nouveau paquebot ; il en est résulté une charge nouvelle de 40,240 fr. ;

2° De ce qu'un crédit de 10,000 francs a été alloué pour améliorer la position d'une certaine catégorie du personnel actif inférieur ;

3° De ce que l'exercice 1894 n'a eu à supporter, au budget ordinaire, qu'une augmentation de 1,056,000 francs pour le paiement du deuxième acompte du paquebot *Rapide*, tandis que l'exercice 1895 doit faire face à une dépense de 2,205,000 francs, pour la construction du nouveau paquebot; de ce chef, la charge en plus se traduit par une somme de 2,205,000 francs — 1,056,000 francs = 1,149,000 francs.

En 1894, la dépense moyenne par traversée avait été de fr. 1,479-31 et la recette de fr. 493-79 ; en 1895, le coût s'est élevé à fr. 2,067-11 et le produit à fr. 525-95.

Le résultat de l'exploitation, en recettes et en dépenses, se traduit par une moins-value de fr. 1,187,544-13 pour 1895.

La distance entre Ostende et Douvres étant de 115 kilomètres, chaque traversée donne les résultats comparatifs ci-après :

	En 1895.	En 1894.	Différence pour 1895.
Coût par kilomètre	17.97	12.86	+ 5.11
Produit	4.57	4.29	+ 0.28

§. 2. — Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre.

II, p. D. De fr. 106,962-10 en 1894, la dépense d'exploitation est montée, en 1895, à fr. 125,948-69; l'augmentation, fr. 18,986-59, résulte de travaux d'entretien plus dispendieux qui ont dû être effectués au matériel flottant.

Le mouvement détaillé ci-après montre une diminution assez sensible dans le nombre des voyageurs; cette diminution s'explique par ce fait qu'en 1894, une exposition universelle a provoqué une grande affluence de monde à Anvers.

Par contre, il y a eu un accroissement dans le transport des animaux, des colis et des véhicules.

Mouvement :	En 1895.	En 1894.	Différences pour 1895.
Voyageurs	1,801,733	1,905,923	— 104,190
Animaux	111,472	110,712	+ 760
Colis	4,529	3,661	+ 868
Véhicules	76,574	74,778	+ 1,796
Coupons délivrés . . .	1,994,308	2,095,074	— 100,766
Suppléments	7,892	14,836	— 6,944

Le ralentissement dans le mouvement des voyageurs a été en partie cause d'une diminution de fr. 4,206-54 dans la recette (fr. 74,005-56 en 1895 contre fr. 78,212-10 en 1894).

§ 3. — Pilotage.

On constate, en 1895, un nouvel accroissement du mouvement de la navigation sur Anvers.

Ce mouvement s'est chiffré, à l'entrée et à la sortie, par 9,327 navires astreints à l'obligation de prendre un pilote; il y en avait eu 9,298 en 1894.

Il y a eu également progrès dans le tonnage général pour Anvers : 10,610,018 tonneaux en 1895, contre 10,028,473 en 1894.

II, p. D. Les droits de pilotage perçus dans les différents ports du pays ont procuré une augmentation de recette de fr. 73,886-07 : de fr. 2,590,714-04 en 1894, ils sont montés, en 1895, à fr. 2,664,600-11.

La dépense d'exploitation a été de fr. 2,536,132-22, supérieure de fr. 150,881-55 à celle de 1894. La différence s'explique : 1° par l'augmentation des remises accordées aux pilotes, remises qui se sont accrues par suite du mouvement ascensionnel des recettes; 2° par la dépense qu'a occasionnée le remplacement dans l'Escaut de trois grandes balises détruites par les glaces; 3° par des travaux d'entretien que l'on a été obligé d'effectuer la même année à un nombre de cutters et de goélettes plus grand que de coutume.

Le service du pilotage, à Anvers, qui depuis longtemps ne disposait que

Annexes à consulter.

d'une installation provisoire et défectueuse, a été installé en 1895, en même temps que d'autres services de la marine, dans un vaste bâtiment construit au Marché aux Blés de Zélande, devant l'Escaut.

Ce bâtiment est surmonté d'une tourelle au sommet de laquelle on a rétabli les installations du service horaire, détruites en décembre 1893, dans l'incendie de la Maison Hanséatique.

L'appareil, visible de la rade et des bassins, se compose de quatre disques ou palettes placées verticalement, et qui s'abattent au moment de l'indication de l'heure précise, c'est-à-dire avant 1 h. 0'0", temps moyen de Greenwich.

§ 4. — Phares et fanaux.

Par suite de l'accroissement du tonnage général, la recette est montée, en 1895, à fr. 1,326,006-92, supérieure de fr. 66,257-22 à celle de 1894 (fr. 1,259,749-70). II, p. D.

De fr. 216,970-11 en 1894, la dépense s'est élevée, en 1895, à fr. 229,142-77; la différence provient pour la plus grande partie de la construction d'un nouveau feu le long de l'Escaut.

Le jalonnement de la passe de 500 mètres de largeur, creusée au travers du Stroombank pour faciliter l'accès du port d'Ostende à mer basse, a été complété au moyen de deux tourelles en fer, érigées dans la dune, à l'ouest du clocher de Mariakerke. Depuis le 1er juillet 1895, un feu blanc, visible à 10 milles, est exhibé toute la nuit sur chacune de ces tourelles.

Les phares d'Ostende, de Blankenberghe et de Knocke, assez rapprochés les uns des autres, avaient tous les trois des feux blancs et fixes; pour remédier aux dangers de confusion qui pouvaient naître de cette uniformité, on a modifié le feu intermédiaire, celui du phare de Blankenberghe : à partir du 1er juillet 1895, il a été transformé en feu intermittent; la lumière subit une éclipse de 15 secondes après chaque durée d'éclairage de 45 secondes.

§ 5. — Remorque sur la côte de Flandre.

La recette en 1895, fr. 23,021-90, n'a guère dépassé celle de l'exercice précédent : fr. 22,713-69. II, p. D.

La dépense a été supérieure de fr. 1,186-71 à celle de 1894, qui avait été de fr. 40,798-13.

Le service de la remorque à Ostende est actuellement assuré par un grand remorqueur et deux petits steamers; ce matériel est devenu insuffisant et il sera nécessaire de faire l'acquisition d'un toueur de grande puissance.

§ 6. — Police maritime.

Ce service a donné comme produit, en 1895, fr. 125,902-89, soit une diminution de fr. 236-33 comparativement à la recette de 1894. II, p. D.

La dépense (fr. 98,967-26) a dépassé de fr. 2,074-51 celle de 1894.

III.

Services spéciaux.

§ 1er. — Écoles de navigation.

154 élèves ont suivi, en 1895, les cours des écoles de navigation d'Anvers et d'Ostende; l'année précédende, il y en avait eu 124.

44 bourses ou demi-bourses d'études ont été conférées aux élèves de ces deux établissements; en 1894, on en avait alloué 62.

Les diplômes délivrés en 1895 et en 1894, se répartissent comme suit :

	1895.	1894.
Long cours.	35	43
Cabotage	15	10
Patron-pêcheur	17	3

7 élèves, soit un de plus qu'en 1894, ont fréquenté le cours de navigation institué pour les pêcheurs à Nieuport.

Les cours spéciaux de machines à vapeur marines, rattachés aux écoles de navigation d'Anvers et d'Ostende, ont été suivis, en 1895, par 63 élèves; leur nombre s'était élevé à 78 en 1894.

4 diplômes de mécanicien-chef de 1re classe de bateau à vapeur et 2 diplômes de mécanicien-chef de 2e classe ont été décernés en 1895.

II, p. D. On constate une diminution de fr. 3,095-60 dans les dépenses occasionnées, en 1895, pour les écoles de navigation; cette différence provient des acquisitions exceptionnelles faites en 1894 et relatées au compte-rendu de cette année.

§ 2. — Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et écoles des mousses.

La surveillance de la pêche dans la mer du Nord a été effectuée alternativement et d'une manière presque continue par le trois-mâts goélette « Ville d'Ostende » et l'aviso à vapeur « Ville d'Anvers ».

Comme les années précédentes, les élèves de l'école des mousses ont pris part, par brigades de trente, aux croisières effectuées par ces deux bâtiments.

II, p. D. La dépense a été supérieure de fr. 20,236-87 à celle de 1894, qui s'était élevée au chiffre de fr. 190,388-91; des travaux d'entretien exceptionnels ont dû notamment être effectués à bord du navire-école « Ville de Bruges ».

§ 3. — Sauvetage.

Le hangar de sauvetage établi à l'est de Nieuport, a été démoli, et sur un autre emplacement, à proximité du phare, on en a construit un nouveau

Annexes à consulter.

auquel on a donné une certaine élégance et des dimensions mieux appropriées à sa destination.

Un navire à voiles abandonné de son équipage a été rencontré en mer et conduit à Ostende avec l'aide d'un toueur de l'administration.

La dépense, qui avait été, en 1894, de fr. 48,301-74 s'est élevée à fr. 52,437-67 en 1895; la construction du nouveau hangar de Nieuport a occasionné cette augmentation. II, p. D.

IV.

Résultats financiers.

§ 1er. Recettes.

Les divers services de la marine ont procuré, en 1895, une recette totale de fr. 5,350,636-13, en augmentation de fr. 198,600-72 sur celle de 1894. II, p. D.

§ 2. Dépenses.

Les dépenses, qui avaient été, en 1894, de fr. 6,374,048-72, sont montées, en 1895, à fr. 7,795,696-21; la différence en plus pour le dernier exercice est donc de fr. 1,421,647-49; mais il est à considérer que le budget de 1895 doit supporter le crédit nécessaire (fr. 2,205,000) pour l'acquisition du neuvième paquebot destiné au service d'Ostende-Douvres. II, p. D.

Les résultats généraux, en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, se traduisent par une différence de fr. 1,223,046-77 en faveur de 1894.

ANNEXES

DE LA PARTIE D.

N° 1. — *Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.*

Comparaison des années 1895 et 1894.

	NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.		
	ANNÉES.		Différences pour 1895.	ANNÉES.		Différences pour 1895.	ANNÉES.		Différences pour 1895.
	1895.	1894.		1895.	1894.		1895.	1894.	
Voyageurs. Billets simples. 1re classe	»	»	»	19,073	16,330	+ 2,753	172,927 80	148,656 90	+24,270 90
Billets simples. 2e —	»	»	»	27,851	26,562	+ 1,289	192,600 55	183,485 40	+ 9,115 15
Id. pour enfants (prix réduits). 1re classe	»	»	»	800	551	+ 249	3,703 80	2,552 25	+ 1,151 55
Id. pour enfants (prix réduits). 2e —	»	»	»	2,115	484	+ 1,631	7,398 30	1,691 90	+ 5,706 40
Billets aller-retour. 1re classe	»	»	»	16,554 (1)	14,080 (1)	+ 2,474	122,913 45	104,544 »	+18,369 45
Billets aller-retour. 2e —	»	»	»	23,966 (1)	22,944 (1)	+ 1,022	133,610 45	127,912 80	+ 5,697 65
Id. (prix réduits). 1re classe	»	»	»	11,730 (1)	12,486 (1)	— 756	57,292 »	60,103 20	— 2,811 20
Id. (prix réduits). 2e —	»	»	»	13,512 (1)	26,718 (1)	— 13,206	47,535 »	82,467 35	—34,932 35
Abonnements	2	»	+ 2	»	»	»	448 56	»	+ 448 56
Location de malles spéciales	»	»	»	»	»	»	370 »	»	+ 370 »
Suppléments de 2e à 1re classe	44,595	39,467	+ 5,128	»	»	»	106,867 40	92,718 70	+14,148 70
Petites cabines	763	748	+ 15	»	»	»	5,341 »	5,236 »	+ 105 »
Grandes cabines	3,024	2,791	+ 233	»	»	»	42,336 »	39,074 »	+ 3,262 »
Cabines spéciales	103	57	+ 46	»	»	»	2,884 »	1,596 »	+ 1,288 »
— de luxe	25	18	+ 7	»	»	»	1,875 »	1,350 »	+ 525 »
Ensemble	—	—	—	115,601 (2)	120,145 (2)	— 4,544	898,103 31	851,388 50	+ 46,714 81
Bagages — Kilog.	270	261	+ 9	14,750	14,420	+ 330	1,020 » (3)	995 70 (3)	+ 24 30
Chevaux — Têtes.	»	»	»	26	46	— 20	1,043 90	1,846 90	— 803 »
Chiens — —.	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Voitures — Nombre.	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Finances. de 1,000 fr. et au-dessous. Groups.	»	»	»	2,976	2,301	+ 675	1,448 »	1,150 50	+ 337 50
Finances. de plus de 1,000 francs. —	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Journaux — Kilog.	»	»	»	73,300	100,010	+ 26,710	2,199 »	3,000 30	— 801 30
Colis postaux de 3 kilog. et moins. —	306,065	218,796	+ 87,269	918,195 (4)	656,388 (4)	+261,807	76,516 25	54,699 »	+21,817 25
Colis postaux de 3 à 5 kilog. —	12,318	11,209	+ 1,109	36,954 (4)	33,627 (4)	+ 3,327	6,075 »	5,527 50	+ 547 50
Petits colis. Tarif normal. Express. de 5 kilog. et moins. —	67,325	114,860	— 47,535	201,975 (4)	344,580 (4)	—142,605	18,218 74	30,319 55	—12,060 81
Petits colis. Tarif normal. Express. de plus de 5 à 10 kilog. —	41,003	43,835	— 2,832	287,021 (5)	306,845 (5)	— 19,824	25,960 72	27,643 35	— 1,682 63
Petits colis. Tarif normal. Express. de plus de 10 kilog. —	»	»	»	816,793 (6)	825,672 (6)	— 8,879	48,032 74	48,418 17	— 385 43
Petits colis. Grande vitesse. — Poids taxé.	»	»	»	1,708,125	1,387,645	+320,480	47,055 88	42,300 58	+ 4,755 30
Petits colis. Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse. —	»	»	»	165,250	238,290	— 73,040	3,051 85	4,400 46	— 1,348 61
Dito	»	»	»	»	»	»	4,955 41 (7)	» (7)	+ 4,955 41
Produits extraordinaires — fr.	»	»	»	»	»	»	3,337 95	2,816 15	+ 521 80
						Totaux — fr.	1,137,098 75	1,074,506 66	+62,592 09

(1) Dans ces chiffres, les billets aller-retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(2) Les livrets-coupons étant valables pour un mois, et donnant la faculté de séjourner dans les principales villes comprises dans l'itinéraire déterminé par ces livrets, il s'ensuit qu'un certain nombre de ceux-ci, délivrés en décembre, n'ont été utilisés sur les paquebots de l'État qu'en janvier suivant.

(3) Le voyageur ayant droit au transport gratuit de 25 kilogr. de bagages, cette somme ne représente que le produit des taxes *à bord;* le chemin de fer perçoit, à son profit, les taxes encaissées dans ses stations pour les bagages enregistrés directement.

(4) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.

(5) — — — 7 — —

(6) Colis taxés au poids.

(7) Convention du 1er juillet 1895 (R. A. n° 2587 de l'Administration des Chemins de fer).

N° II. — *Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.*

Comparaison des années 1895 et 1894.

SERVICES.	1895.	1894.	Différences pour 1895.
RECETTES.			
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	1,137,098 75	1,074,506 66	+ 62,592 09
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	74,005 56	78,212 10	— 4,206 54
Pilotage	2,664,600 11	2,590,714 04	+ 73,886 07
Phares et fanaux	1,326,006 92	1,259,749 70	+ 66,257 22
Remorque sur la côte de Flandre	23,021 90	22,713 69	+ 308 21
Police maritime	125,902 89	126,139 22	— 236 33
Écoles de navigation, Pêche maritime, Sauvetage	»	»	»
Totaux . . . fr.	5,350,636 13	5,152,035 41	+ 198,600 72

DÉPENSES.

	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	633,802 48	3,835,305 16	4,469,107 64	569,507 69	2,649,463 73	3,218,971 42	+ 1,250,136 22
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	67,052 34	58,896 35	125,948 69	65,227 77	41,734 33	106,962 10	+ 18,986 59
Pilotage	2,237,594 90	298,537 32	2,536,132 22	2,173,295 70	211,954 97	2,385,250 67	+ 150,881 55
Phares et fanaux. Éclairage de la côte	24,830 74	15,694 46	40,525 20	25,258 87	16,752 73	42,011 60	— 1,486 40
Phares et fanaux. — de l'Escaut	127,713 56	60,904 01	188,617 57	127,033 02	47,925 49	174,958 51	+ 13,659 06
Remorque sur la côte de Flandre	28,302 30	13,682 54	41,984 84	28,524 50	12,273 23	40,798 13	+ 1,186 71
Police maritime	82,245 13	16,722 13	98,967 26	81,959 84	14,932 91	96,892 75	+ 2,074 51
Services spéciaux	410 »	3,735 25	4,145 25	24,551 36	14,661 84	39,213 20	— 35,067 95
Écoles de navigation	17,713 08	9,491 01	27,204 09	18,657 28	11,642 41	30,299 69	— 3,095 60
Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.	139,397 11	71,228 67	210,625 78	138,344 04	52,044 87	190,388 91	+ 20,236 87
Sauvetage et stations de signaux	41,599 39	10,838 28	52,437 67	43,892 50	4,409 24	48,301 74	+ 4,135 93
Totaux . . . . fr.	3,400,661 03	4,395,035 18	7,795,696 21	3,296,352 97	3,077,795 75	6,374,048 72	+ 1,421,647 49
Recettes totales . . fr.		5,350,636 13			5,152,035 41		+ 198,600 72
Dépenses —		7,795,696 21			6,374,048 72		+ 1,421,647 49
Excédent de dépenses . . . fr.		2,445,060 08			1,222,013 31		1,223,046 77
Excédent de recettes . . . fr.		»			»		»

N° III. — *Paquebots de l'État-Belge.*

Période décennale 1885-1895.

MOUVEMENT DES COLIS DE 5 KILOGRAMMES ET MOINS.

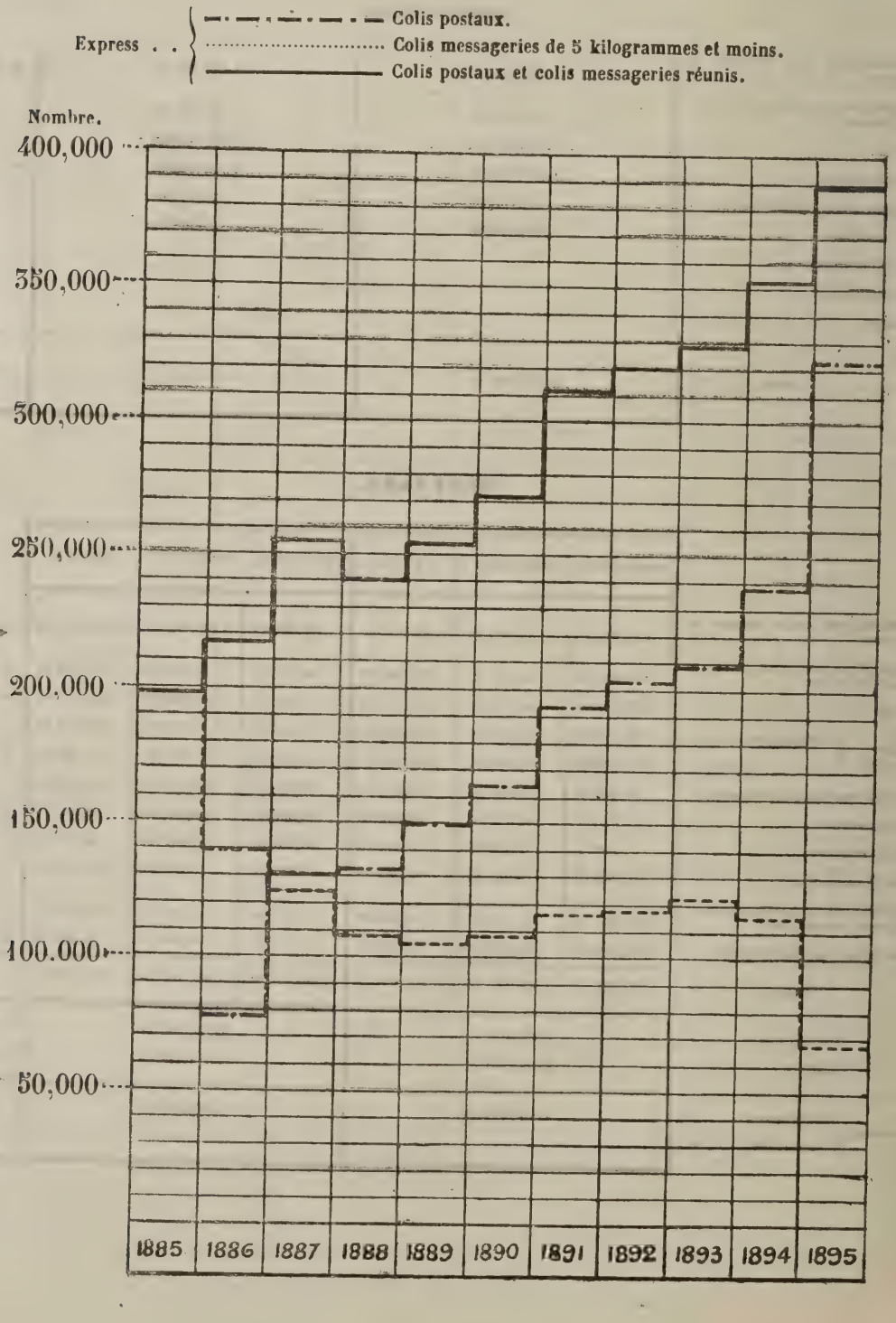


TABLE DES MATIÈRES.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1re SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE Ier.

I. Situation financière. — Principaux résultats.

		Pages.	Annexes à consulter.	
§ 1er.	Compte de premier établissement et capital utile au point de vue des charges	A, 1	II, XI et XII	de la partie A.
§ 2.	Compte d'exploitation	A, 3	III, V, VI, VII, VIII et IX	»
§ 3.	Ressources, charges et encaisse	A, 4	III, IV, V, VI, VII, VIIbis	»
§ 4.	Bilan	A, 5	I, II, IV, VI, VII, VIIbis et XXVII	»
§ 5.	Revenu du capital utile	A, 8		
§ 6.	Coefficient d'exploitation	A, 8	VI	»

II. Résumé des principaux résultats statistiques.

Résultats par unité de trafic . . . . . A, 8
Personnel . . . . . A, 9
Caisse de retraite et de secours des ouvriers . . . . . A, 10

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

***A.* Travaux de premier établissement, d'amélioration et de parachèvement imputés sur fonds capital.**

§ 1er.	Construction de lignes	A, 13	XII	»
§ 2.	Travaux d'extension, d'amélioration et de parachèvement des lignes en exploitation	A, 13		

Annexes à consulter.

B. **Situation des lignes en exploitation. — Voies. — Stations. — Matériel fixe du réseau.**

			Pages
XIII de la partie A.	§ 1er.	Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1895	A, 15
XIII »	§ 2.	Longueur moyenne exploitée en 1895	A, 16
XIV »	§ 3.	Rails	A, 16
XIV »	§ 4.	Billes et traverses	A, 18
XV »	§ 5.	Profil et courbes	A, 19
XV »	§ 6.	Signaux	A, 19
	§ 7.	Passages à niveau	A, 19
	§ 8.	Raccordements industriels et gares privées.	A, 19
	§ 9.	Raccordements vicinaux et traversées vicinales . . .	A, 20
	§ 10.	Stations	A, 20
	§ 11.	Ponts à peser	A, 21
XVI »	§ 12.	Approvisionnements au 31 décembre 1895	A, 21

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

I. **Situation, parcours et utilisation du matériel. — Combustible. — Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.**

XVII et XIX »	§ 1er.	Matériel de traction et de transport	A, 23
XVIII »	§ 2.	Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport	A, 23
	§ 3.	Wagons de particuliers	A, 25
	§ 4.	Prix et travail des moteurs et des véhicules	A, 25
XX »	§ 5.	Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État . . .	A, 27
	§ 6.	Nombre et parcours des trains	A, 28
XXI »	§ 7.	Parcours kilométrique des voitures à voyageurs de l'État et de l'Étranger sur le réseau de l'État . . .	A, 28
	§ 8.	Utilisation du matériel à voyageurs	A, 29
XXI »	§ 9.	Parcours kilométrique des wagons de l'État et de l'Étranger sur le réseau de l'État	A, 29
	§ 10.	Utilisation du matériel à marchandises	A, 30
XXI »	§ 11.	Ensemble des parcours kilométriques effectués par les véhicules de l'État.	A, 31
XXI »	§ 12.	Composition moyenne des trains de l'État	A, 31
XXII »	§ 13.	Achat de combustibles.	A, 32
	§ 14.	Consommation de combustibles	A, 32
XXIV »	§ 15.	Charbon consommé par les locomotives.	A, 33
XXIII et XXV »	§ 16.	Éclairage.	A, 33
	§ 17.	Chauffage des trains	A, 34
	§ 18.	Graissage.	A, 35
XXVI, XXVII et XXVIII »	§ 19.	Approvisionnements en magasin	A, 35

II. **Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel** . . . . A, 36

Annexes à consulter.

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

		Pages.		
§ 1er.	Voyageurs.	A, 37	XXIX et XXX de la partie A.	
§ 2.	Ensemble du mouvement et des recettes.	A, 42		
§ 3.	Produits extraordinaires	A, 43		
§ 4.	Produits divers.	A, 44		
§ 5.	Réductions consenties sur les prix de transport . . .	A, 44		

II. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports.

§ 1er.	Camionnage	A, 44		
§ 2.	Buffets et buvettes	A, 45		
§ 3.	Tarifs des voyageurs et bagages	A, 45		
§ 4.	Tarifs pour marchandises	A, 48		
§ 5.	Trains de voyageurs	A, 59		
§ 6.	Trains de marchandises.	A, 66		
§ 7.	Service du matériel	A, 66		
	Convention. — Ligne de Spa à la frontière, exploitée moyennant redevance	A, 67		

III. Accidents.

§ 1er.	Collisions et déraillements de trains	A, 68	XXXI	»
§ 2.	Accidents de personnes, attribuables aux collisions et aux déraillements de trains	A, 72	XXXI et XXXIII	»
§ 3.	Accidents de personnes, dus à d'autres causes qu'à des collisions ou déraillements de trains	A, 72	XXXII et XXXIII	»
§ 4.	Personnes tuées depuis 1835.	A, 75	XXXIII	»

IV. Contraventions . . . . . A, 75

2e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

DESCRIPTION DU RÉSEAU.

§ 1er.	Développement des lignes en exploitation à la fin de l'année	A, 77	XXXIV	»
§ 2.	Développement des voies ferrées	A, 78		
§ 3.	Stations, haltes et points d'arrêt	A, 78	XXXV	»
§ 4.	Gares privées et raccordements industriels	A, 79	XXXV	»
§ 5.	Raccordements et traversées à niveau de lignes vicinales .	A, 79		

II.

SITUATION DU MATÉRIEL ROULANT . . . A, 80 XXXVI »

Annexes à consulter.

Pages.

III.

XXXVII de la partie A. — PARCOURS DES TRAINS . . . . . A, 81

IV.

MOUVEMENT ET RECETTE DES TRANSPORTS.

XXXVIII » § 1er. Voyageurs . . . . . A, 81
XXXVIII » § 2. Bagages . . . . . A, 83
XXXVIII » § 3. Petites marchandises . . . . . A, 83
XXXVIII » § 4. Grosses marchandises . . . . . A, 83
XXXVIII » § 5. Finances . . . . . A, 84
XXXVIII » § 6. Équipages . . . . . A, 84
XXXVIII » § 7. Chevaux et bestiaux . . . . . A, 85
XXXVIII » § 8. Produits extraordinaires . . . . . A, 85
XXXVIII » § 9. Récapitulation des recettes . . . . . A, 86

V.

XXXVIII » DÉPENSES D'EXPLOITATION . . . . . A, 87

VI.

XXXVII et XXXVIII » RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION . . A, 88

VII.

XXXIX » PERSONNEL . . . . . A, 88

VIII.

XL » ACCIDENTS . . . . . A, 89

IX.

CONTRAVENTIONS . . . . . A, 90

X.

AMÉLIORATIONS. — INNOVATIONS . . . A, 90

ANNEXES DE LA PARTIE A.

1re SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

N° I. Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusque fin 1895 . . . . . A, 100
» II. Compte de premier établissement; lignes exploitées et lignes en construction au 31 décembre 1895 . . . . . A, 102

		Pages.
N° III.	Compte de l'exploitation. Exercice 1895	A, 104
» IV.	Compte financier. Exercice 1895. — Charges et ressources.	A, 104
» V.	Comptes généraux annuels de l'exploitation, d'après les résultats des tableaux IV, VII et VII^{bis}	A, 106
» VI.	Coefficients d'exploitation	A, 107
» VII.	Résultats annuels de l'exploitation depuis l'origine . .	A, 108
» VII^{bis}.	Charges financières depuis l'origine	A, 110
» VIII.	Comparaison des recettes et des dépenses de l'exploitation. Exercices 1895 et 1894	A, 112
» IX.	Recettes. — Droits constatés et recouvrements depuis l'origine	A, 114
» X.	Compte de premier établissement du réseau appartenant à l'État et frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes ou loyer	A, 116
» XI.	Dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État, effectuées depuis le 1er mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1895	A, 118
» XII.	Lignes en construction et sections livrées à l'exploitation.	A, 128
» XIII.	Développement des lignes exploitées à double et à simple voie	A, 129
» XIV.	Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1895.	A, 130
» XV.	Profil et courbes des voies principales. — Signaux de différents systèmes.	A, 131
» XVI.	Approvisionnements en dépôt et à pied d'œuvre au 31 décembre 1895. — Service des voies et travaux. . . .	A. 132
» XVII.	Effectif du matériel de traction et de transport	A, 134
» XVIII.	Situation de l'effectif du matériel roulant. Renouvellement et extension.	A, 136
» XIX.	Importance du matériel de traction en 1895.	A, 139
» XX.	Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État. . . .	A, 140
» XXI.	Tableau du parcours kilométrique du matériel de transport, pendant l'année 1895	A, 142
» XXI^{bis}.	Tableau du parcours kilométrique des véhicules dans les trains de l'État sur sections étrangères, et dans les trains étrangers sur sections de l'État	A, 144
» XXII.	Achat de combustibles	A, 146
» XXIII.	Nombre d'installations de foyers et de lampes électriques.	A, 146
» XXIV.	Consommation de charbon des locomotives en 1895 et 1894.	A, 147
» XXV.	Éclairage au gaz dans les stations, les ateliers et leurs dépendances. — Éclairage des trains au gaz riche . .	A, 148
» XXVI.	Approvisionnements en magasin. — Service de la traction et du matériel	A, 149
» XXVII.	Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires, tous services réunis.	A, 150
» XXVIII	Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires	A, 151
» XXIX.	Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyageurs abonnés	A, 152

		Pages.
N° XXX.	Mouvement et recette des abonnements de 15 jours. .	A, 153
» XXXI.	Collisions et déraillements de trains. — Accidents de personnes y relatifs. — Réseau de l'État. — Année 1895.	A, 154
» XXXII.	Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions ou des déraillements de trains. Année 1895 .	A, 156
» XXXIII.	Dénombrement des accidents de personnes depuis 1835.	A, 160

2e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

N° XXXIV.	Développement des lignes, à la fin de 1895	A, 162
» XXXV.	Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels, à la fin de 1895.	A, 163
» XXXVI.	Matériel roulant. Effectif, à la fin de 1895	A, 164
» XXXVII.	Parcours kilométriques des trains en 1895	A, 165
» XXXVIII.	Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation en 1895.	A, 166
» XXXIX.	Personnel. Effectif, à la fin de 1895	A, 170
» XL.	Accidents survenus aux personnes en 1895	A, 172

PARTIE B.

POSTES.

I

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Annexes à consulter.

	§ 1er. Service international.	B, 3
	§ 2. Service intérieur	B, 3

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

I et III de la partie B.	§ 1er. Mouvement général	B, 4
III »	§ 2. Lettres ordinaires.	B, 5
III »	§ 3. Lettres recommandées	B, 5
II et III »	§ 4. Lettres assurées	B, 6
III »	§ 5. Envois exprès.	B, 6

III.

OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

A. Mandats et bons de poste.

II et III »	§ 1er. Mandats (service intérieur).	B, 6
II et III »	§ 2. Bons de poste.	B, 7
II et III »	§ 3. Mandats (service international).	B, 7

		Pages.	Annexes à consulter.
B. Effets de commerce.			
§ 1er. Acceptation	B,	7	II et III de la partie B.
§ 2. Encaissement	B,	7	II et III »
C. Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.	B,	8	II et III »
D. Quittances (service intérieur)	B,	8	II et III »
E. Recouvrements de valeurs avec l'étranger	B,	8	II et III »
F. Abonnements aux journaux	B,	8	II et III »
G. Caisse d'épargne et de retraite	B,	9	
H. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés	B,	10	
IV.			
BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES	B,	10	
V.			
DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.			
§ 1er. Service de distribution	B,	10	
§ 2. Service de transmission	B,	11	
VI.			
PERSONNEL	B,	11	
VII.			
RÉSULTATS FINANCIERS.			
§ 1er. Recette	B,	12	IV et V »
§ 2. Dépense	B,	12	

ANNEXES DE LA PARTIE B.

N° I. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1895	B,	14	
» II. Mouvement des valeurs confiées à la Poste. — Comparaison des années 1895 et 1894	B,	16	
» III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1895 et 1894	B,	18	
» IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1895 et 1894	B,	20	
» V. Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1895 et 1894.	B,	20	

Annexes à consulter.

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE Ier.

TÉLÉGRAPHES.

I.

Pages.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX. . . . . C, 3

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

II de la partie C. § 1er. Télégrammes privés :

a. Services réunis . . . . . C, 3

b. Service intérieur . . . . . C, 4

c. Service international . . . . . C, 4

d. Service de transit . . . . . C, 4

§ 2. Télégrammes de service . . . . . C, 4

III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ET APPAREILS.

§ 1er. Bureaux . . . . . C, 4

§ 2. Développement du réseau . . . . . C, 5

§ 3. Appareils en service . . . . . C, 6

§ 4. Raccordements télégraphiques privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882). . C, 6

IV.

PERSONNEL . . . . . C, 6

V.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1er. Recettes . . . . . C, 7

§ 2. Dépenses . . . . . C, 7

CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

A. Téléphonie locale . . . . . C, 10

B. Téléphonie interurbaine interne . . . . . C, 11

C. Téléphonie internationale . . . . . C, 12

Annexes à consulter.

ANNEXES DE LA PARTIE C.

		Pages.
N° I.	Carte des circuits téléphoniques	C, 20
» II.	Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1895 et 1894.	C, 21
» III.	Tableau comparatif, par réseau, des recettes afférentes à chacun des exercices 1895 et 1894.	C, 22
» IV.	Liste des relations téléphoniques interurbaines internes	C, 24
» V.	Relations téléphoniques internationales.	C, 26

PARTIE D.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1er. Matériel . . . . . D, 3
§ 2. Personnel . . . . . D, 3

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

§ 1er. Paquebots-poste entre Ostende et Douvres . . . . . D, 4 I et II de la partie D.
§ 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre . . . D, 10 II »
§ 3. Pilotage. . . . . D, 10 II »
§ 4. Phares et fanaux . . . . . D, 11 II »
§ 5. Remorque sur la côte de Flandre . . . . . D, 11 II »
§ 6. Police maritime . . . . . D, 11 II »

III.

SERVICES SPÉCIAUX.

§ 1er. Écoles de navigation. . . . . D, 12 II »
§ 2. Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et École des mousses . . . . . D, 12 II »
§ 3. Sauvetage . . . . . D, 12 II »

IV.

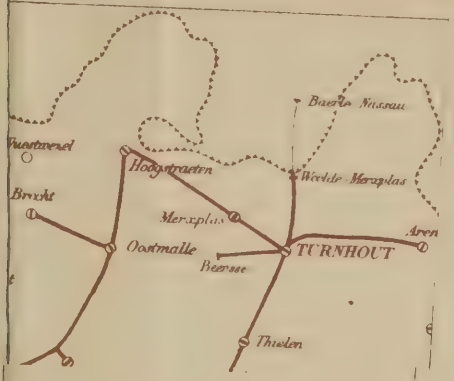
RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1er. Recettes . . . . . D, 13 II »
§ 2. Dépenses . . . . . D, 13 II »

ANNEXES DE LA PARTIE D.

MARINE.

		Pages.
N° I.	Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1895 et 1894 . .	D, 16
» II.	Recettes et dépenses. — Subdivision par service. — Comparaison des années 1895 et 1894	D, 17
» III.	Paquebots de l'État belge. — Mouvement des colis de 5 kilogs et moins. — Période décennale de 1885-1895.	D, 18


Baerle Nassau
Hoogstraeten
Wolde Merxplas
Merxplas
Oostmalle
Beerse
TURNHOUT
Thielen

Ministère des Chemins de fer Postes et Télégraphes

CARTE

DES LOCALITES OU SE TROUVENT DES BUREAUX POSTAUX
OU DES BUREAUX TELEGRAPHIQUES

31 DECEMBRE 1905

Signes conventionnels

- Ligne télégraphique
- Localité possédant un bureau télégraphique public
- Localité possédant un bureau postal
- Localité possédant un bureau postal et télégraphique
- Zone des réseaux téléphoniques
- Partie commune à deux réseaux téléphoniques
- Limite

Imp. Lith. Legrand Bruxelles

Annt Sculp.

J
Autrecourt
Mouzon
Letanne Beaum
J
Ransart
Ransart
Masses-Diarbois
Hamendes
Chemin-Puissant
Gilly-Haies
CHARLEROY
Charleroy
Couillet-Centre
Les Hayes
Loverval

Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes

CARTE OFFICIELLE DES CHEMINS DE FER DE LA BELGIQUE AU 31 DÉCEMBRE 1895

Administration des chemins de fer de l'Etat — 1 / 1 — Mise à jour suivant renseignements officiels de la dernière commande

GROUPES DES VOIES ET TRAVAUX
DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE

- Groupe de Bruxelles-Nord
- id. de Liége
- id. de Gand
- id. de Tournai
- id. de Mons
- id. de Bruxelles-Midi
- id. de Bienne
- id. de Namur
- id. d'Arlon
- id. d'Anvers

GROUPES DE L'EXPLOITATION
DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE

- Groupe de Bruxelles-Nord
- id. de Liége
- id. de Gand
- id. de Tournai
- id. de Mons
- id. de Bruxelles-Midi
- id. de Bienne
- id. de Namur
- id. d'Arlon
- id. d'Anvers

DISTRICTS DE LA TRACTION
DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE

- District de Liége
- id. de Gand
- id. de Bruxelles-Midi
- id. de Mons
- id. de Namur
- id. de Bruxelles-Nord

CIRCONSCRIPTIONS DES RECETTES
DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE

- Circonscription de Bruxelles
- id. de Gand
- id. de Liége

Échelle de 1/600 000

Échelle de 1/300 000

Échelle de 1/120 000

Échelle de 1/120 000

Échelle de 1/120 000

Échelle de 1/120 000

Échelle de 1/120 000

LÉGENDE

CHEF-LIEU de Province
CHEF-LIEU d'arrondissement administratif
Chef-lieu de Canton judiciaire
Ligne à double voie
id. à une voie
id. en construction
id. à une voie étroite
id. exploitée exclusivement pour marchandises (le nombre de points indique le nombre de rails)
Voie navigable
Gare ou Station
id. Halte tenant du 1er rang de classe
id. id. id. du 2e id.
id. de marchandises Halte de marchandises
id. privée
id. réduite à un nombre de classe
Halte Gare pour huître de voyageurs
Point d'arrêt Gare privée servie de voyageurs
Garage ou place vide
Distance kilométrique entre les stations

NB La limite des tronçons respectifs des cercles de stations environnantes indique l'aboutissant que sera la station. Il en est de même des correspondances entre les stations. Quand une station d'un chemin de fer a une marquée porte le nom d'une localité desservie par une ligne nouvelle, ce nom est analogue

Réseau Belge
Grand réseau belge
Nord belge
Flandre Occidentale
Liégeois Luxembourgeois
Chemin de fer de Charleroy
Anvers à Gand
Gand à Bruges par Eeclo
Malines à Terneuzen
Hasselt à Maestricht
Gand à Terneuzen
Termonde à St Nicolas
Liége à Maestricht
Tirlemont à Jandrenouille
Chemins de fer exploités à tout service
id. à voie étroite
id. en construction
Tramways à vapeur exploités à voie étroite
Ponts transbordeurs à chevaux empruntés
Lignes étrangères aboutissant à nos lignes ou exploitées

NB Les noms indiqués pour les différentes stations sont ceux du service des marchandises

Institut cartographique militaire, succursale Bxl.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 105804238